Skrzydlata POLSKA

NR 6 (344) • 5. II. 1958
ROK WYD. XIV • CENA 2 zł



W NUMERZE:

JEŚLI CHCESZ LATAĆ

●

SAMOLOTY A LOTNISKA

●

SZYBOWCE I SAMOLOTY W RUMUNII

●

SKRZYDLATE KRAKUSY

●

SAMOLOTY: Tu-110, NORD 1500 „GRIFFON", HUGUES H-1, PWS-24.

Wszelkie kłopoty z lotniskami (piszemy na ten temat na str. 10—11) odpadają gdy w grę wchodzą śmigłowce, którym do startu i lądowania wystarcza nawet mały skrawek pokładu okrętowego. Na zdjęciu: Śmigłowiec S-55 amerykańskiej ekspedycji antarktycznej.

Echa

Mamy już pełny bilans pierwszego roku pracy Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Napawa on, mimo wszystkich jeszcze braków występujących tu i ówdzie, niewątpliwie optymizmem. Jak podano na naradzie aktywu APRL, która odbyła się w dniach 23 i 24 stycznia br. w Warszawie, polskie lotnictwo sportowe osiągnęło w 1957 r. m. in. następujące wyniki:

W spadochroniarstwie wykonano 11 431 skoków z samolotów (w roku 1956 — 8 000) oraz 147 617 skoków z wież (w roku 1956 — 148 770).

W szybownictwie wylatano 31 600 godzin (w roku 1956 — 30 000) oraz przeleciano około 190 000 km (w roku 1956 — około 183 000 km). Zdobyto: 142 srebrne odznaki (w roku 1956 — 143), 43 złote (w roku 1956 — 22) oraz 8 odznak diamentowych (w roku 1956 — 3).

W sporcie samolotowym wylatano ogółem 41 200 godzin (w roku 1956 — 35 900).

Wbrew więc wszelkim „przepowiedniom" przeciwników samodzielnej działalności APRL-u życie potwierdziło, że nasze lotnictwo sportowe wkroczyło w roku ubiegłym na właściwą drogę.

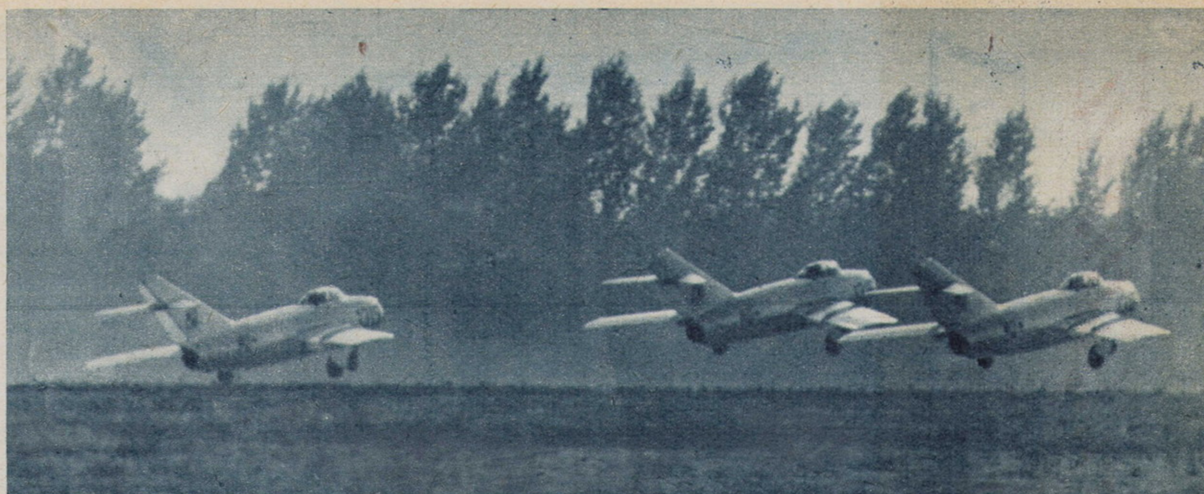
To pewne, że nie wszystko się jeszcze układa tak jakbyśmy chcieli. Niedostatków było, jest i będzie jeszcze przez pewien okres sporo, ale nie można przecież w ciągu jednego roku odrobić wszystkich zaległości minionych lat.

Jednym z nich jest np. sprawa sprzętu, którego kryzys obecnie częściowo, dzięki pomocy wojska, zażegnano. Ale wiadomo — o czym mówiono też na wspomnianej naradzie — że 60% szybowców będących dziś na wyposażeniu aeroklubów jest już przestarzałych. Nasze biura konstrukcyjne pracują stanowczo za długo nad nowymi konstrukcjami, a jeżeli już zrobią coś nowszego, to cywilny przemysł lotniczy — pochłonięty przede wszystkim produkcją na eksport — realizuje słabo i z dużym opóźnieniem zapotrzebowanie na kraj.

Nie ma się też co łudzić, aby nasi piloci startowali w Lesznie na „Zefirach". Terminy ich dostarczenia są zbyt późne. Będzie dobrze jak zobaczymy na mistrzostwach świata choć jeden egzemplarz „Zefira", tak na pokaz.

W tej sytuacji ucieszy na pewno opinię publiczną wiadomość, że Zarząd Aeroklubu PRL podjął ostatnio uchwałę o utworzeniu własnego biura konstrukcyjnego i własnych warsztatów. Będzie więc konkurencja i... może wtedy szybciej, a zapewne i taniej otrzymywać będziemy nowe szybowce.

IKARUS



Start Mig'ów

Foto: B. Koszewski



Jeszcze o książce „Samoloty minionej wojny"

Pragnę w jakiś sposób przyłączyć swój głos do wypowiedzi p. E. Stanczykiewicza o książce „Samoloty minionej wojny". Pan Stanczykiewicz ma bezwzględnie rację pisząc, że jego zdanie podzieli wielu ludzi interesujących się lotnictwem. Taka książka byłaby bardzo miłym podarunkiem dla miłośników lotnictwa, którzy chcieliby mieć zebrane w jedną całość zdjęcia, dane bojowe i techniczne samolotów ostatniej wojny. Będzie można stworzyć sobie jakąś skalę porównawczą na podstawie zebranych wiadomości.

Nie może mi się pomieścić w głowie, a z drugiej strony mam pretensje do p. Tadeusza Schiele, do p. St. Skalskiego czy p. B. Arcta — dlaczego w swoich książkach nie dadzą czytelnikowi zdjęć, bo nie wątpię, że takie mają. Pan B. Arct w książce „W pogoni za Luftwaffe" pokazał zdjęcia z Afryki, ale w książce „Niebo w ogniu" nie ma niestety ani jednego zdjęcia. Autorzy piszą o różnych typach maszyn, a biedny czytelnik nie może sobie ich ani rusz wyobrazić. Ja osobiście jestem bardzo zainteresowany samolotami myśliwskimi, wiem o nich dużo, ale nie widziałam jeszcze nigdy zdjęć takich myśliwców amerykańskich jak Curtiss „Kittyhawk" (P 40E), Republic „Thunderbolt" (P-47) czy włoskiego Macchi MC-202 „Folgore". Również bardzo skromne są wiadomości większości czytelników o lotnictwie japońskim z okresu II wojny światowej. Wiadomo tylko, że istnieli tzw. lotnicy śmierci, a ze „Skrzydlatej" — że Japończycy mieli samolot myśliwski „Zero" — i chyba to wszystko.

Przyzna Pan rację, Panie Redaktorze, że ten stan trzeba koniecznie zmienić i do tego przyczyni się niewątpliwie wydanie „Samolotów minionej wojny". Zgadzam się również z p. Stanczykiewiczem, że format powinien być kieszonkowy, a więc może trochę większy od kalendarza lotniczego z ubiegłego roku. Wydanie powinno być estetyczne, a opracowaniem graficznym powinien się zająć chyba pan J. Grabiański.

Włodzimierz Belda — Wrocław

Należy przypuszczać, że uwagi naszego Czytelnika wezmą pod uwagę zainteresowane wydawnictwa. Warto bowiem tego rodzaju książkę wydać.

„Jastrząb", a nie „Jaskółka" i odwrotnie

Droga Redakcjo!

Chcę Wam z przyjemnością donieść, że nasz lotniczy tygodnik znacznie się poprawił. Jest w nim obecnie więcej artykułów, a i szata graficzna bogatsza. Dobry to początek w nowym roku, co przyjmujemy z wielkim zadowoleniem.

Przy okazji mam do Was prośbę — nie róbcie takich błędów jak w nr 3 na stronach 18—19. Czytelnik znający typy szybowców, od razu wie, że zdjęcie na str. 18 przedstawia „Jastrzębia" (a nie jak podaliście „Jaskółkę"), a na str. 19 „Jaskółkę" (podaliście „Jastrzębia"). Ale młody czytelnik, który dopiero zaczyna się interesować lotnictwem, uwierzy Wam i za Wami będzie powtarzał ten błąd.

Pilot szybowcowy z Koszalina

Uwagi te przyjmujemy ze skruchą i za błąd przepraszamy. Rzeczywiście podpisy pod zdjęcia przy artykule „Jak oceniam polskie szybowce" zostały przestawione. Dlatego prostujemy, że podpis na str. 18 odnosi się do zdjęcia na str. 19, a na str. 19 — do zdjęcia na str. 18.

Samotna wieża

W powiecie Wałcz (woj. koszalińskie), jakieś 30 km od Człuchowa, stoi wieża spadochronowa. Oceniając „na oko" ma ona około 80 m wysokości. Stoi na pięknej górze, samotna i powoli konstrukcja jej zaczyna ulegać korozji. Jeżeli nikt się nią nie zaopiekuje, zniszczeje tam w zapomnieniu. A przecież wieżę tę można byłoby wykorzystać tak do celów propagandowych jak i szkoleniowych np. w Aeroklubie Słupskim.

P. S.

List ten adresujemy do kierownictwa Aeroklubu Słupskiego sądząc, że zajmie się ono sprawą zapomnianej wieży.

Składnice modelarskie lekceważą klientów

Piszecie prawie we wszystkich numerach „Skrzydlatej", że można dostać materiały modelarskie w składnicach lub prywatnych sklepach. Już od 2-ch miesięcy nie otrzymuję odpowiedzi w/w składnic — jakie materiały posiadają i w jakich cenach. Jeśli jest to możliwe, pomóż mi Droga Redakcjo.

Janusz Udałow — Płock

Nie wiemy, niestety, do jakich składnic zwracał się Kolega, ale bolejemy mocno nad tym, że lekceważą one klientów. Sądzimy, iż poważnym usprawnieniem wysyłki materiałów będzie centralna składnica, której uruchomienie zapowiada APRL.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.
Członkowie zespołu: St. Kopf (oprac. graf.) T. Rejniak, inż. R. Witkowski i A. Zientek.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.
NUMER PODPISANO DO DRUKU 29 STYCZNIA 1958 R. **Zam. 640/C A-37**

SAMOLOTY SPUTNIKI

W niedalekiej przyszłości specjaliści radzieccy zbudują samoloty latające z prędkością hiperdźwiękową, tj. przekraczającą szybkość dźwięku pięć i więcej razy — pisze na łamach tygodnika „Ogoniok" profesor Władimir Pysznow, znany w ZSRR specjalista lotniczy.

Pysznow informuje, że lotnictwo radzieckie dysponuje już niezbędnymi do realizacji tego celu silnikami turboodrzutowymi i rakietowymi o ciągu równoważnym mocy setek tysięcy koni mechanicznych.

Uczony podkreśla, że w ZSRR bada się obecnie właściwości lotów przy prędkościach hiperdźwiękowych. Aerodynamika takich prędkości nie różni się zasadniczo od aerodynamiki prędkości naddźwiękowych. Niemniej lotnicy samolotów hiperdźwiękowych będą musieli zapoznać się z nowymi dla nich zjawiskami.

Wiadomo, że na samolot działają siły ciążenia Ziemi. Dlatego też, aby mógł on się utrzymywać w powietrzu, musi rozwijać niezbędną siłę nośną, która zrównoważy ciężar samolotu. Jeśli jednak samolot uzyska prędkość 4—6 km/sek, zacznie lecieć po torze krzywoliniowym, a siła odśrodkowa będzie równoważyć część ciężaru samolotu. Wówczas niezbędna siła nośna okaże się mniejsza od ciężaru aparatu. Przy prędkości rzędu 7—8 km/sek siła nośna nie będzie zupełnie potrzebna, gdy siła odśrodkowa zrównoważy całkowity ciężar samolotu. Jeśli samolot lecący z taką prędkością wzniesie się na wysokość, na której powietrze jest bardzo rozrzedzone, to zamieni się w sztucznego satelitę Ziemi. Aby powrócić na lotnisko, pilot samolotu-sputnika będzie musiał zmniejszyć prędkość, uruchamiając specjalne hamulce rakietowe.

(sz)

BAL LOTNIKÓW

odbędzie się w salach **Aeroklubu Warszawskiego** w dniu 15.II.58 r.

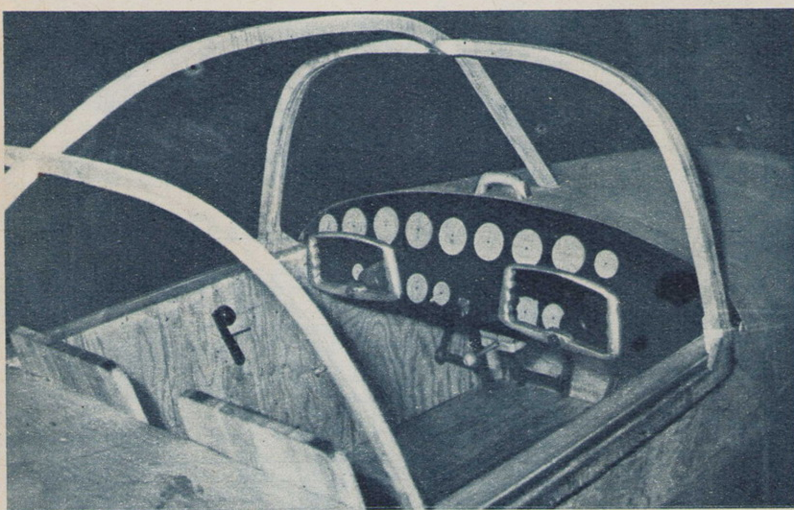
Zaproszenia dla członków aeroklubu i sympatyków otrzymać można w **APRL — Krakowskie Przedmieście 55**, w godz. 15—18.

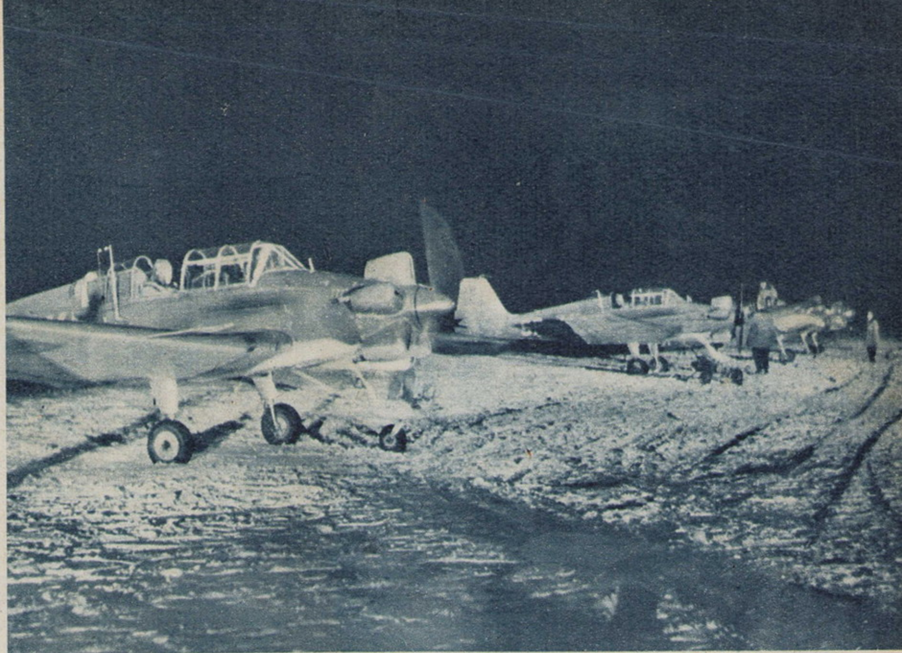
PZL 102 — „SZCZENIAK"

Tak wygląda kabina nowego dwumiejscowego samolotu turystycznego PZL-102. Efektowna, nieprawdaż?

Na razie jest to tylko makieta, ale już niedługo ten zgrabny, całkowicie metalowy samolot z silnikiem WN-1 o mocy 65 KM opuści jeden z naszych zakładów.

Foto: B. Koszewski





Loty nocne na „Junak-3" i „Jakach-18" w Aeroklubie Krakowskim. Foto: CAF

AEROKLUB KRAKOWSKI OBCHODZIŁ XXX-LECIE

„Skrzydlatej Polsce" nadano Honorową Odznakę Jubileuszową

DNIA 20 stycznia 1958 roku minęło trzydzieści lat od założenia Aeroklubu Krakowskiego, ówczesnego Aeroklubu Akademickiego w Krakowie, jako drugiego po Warszawie klubu lotniczego w Polsce. W związku z tą niecodzienną rocznicą, 26 stycznia 1958 roku o godzinie 17.15 w salach Garnizonowego Klubu Oficerskiego w Krakowie odbyła się jubileuszowa uroczystość, na którą przybyli przedstawiciele władz lotnictwa sportowego, oficerowie wojsk lotniczych, nestorzy i członkowie klubu, zaproszeni goście.

Uroczystość otworzył prezes Aeroklubu Krakowskiego inż. Stanisław Wieigus omówieniem działalności klubu na przestrzeni trzydziestu lat. Mówca w sposób zwięzły, ciekawy i w stosunkowo krótkim czasie nakreślił zebranym to wszystko, co dokonano w aeroklubie w okresie trzydziestolecia, ze szczególnym uwzględnieniem osiągnięć sportowych lat powojennych.

Następnie dokonano wręczenia: dyplomów członka honorowego Aeroklubu Krakowskiego (które między innymi otrzymali płk Edward Chromy i dr Kazimierz Piotrowski, drugi z kolei prezes klubu od roku 1929) oraz sześćdziesięciu Honorowych Odznak Jubileuszowych wraz z legitymacjami, nadanych przez zarząd Aeroklubu Krakowskiego w uznaniu zasług położonych dla rozwoju aeroklubu i sportu lotniczego. Z dużym zadowoleniem przyjęliśmy wiadomość, że wśród wyróżnionych Honorową Odznaką Jubileuszową znalazła się również redakcja „Skrzydlatej Polski", która tę piękną odznakę otrzymała wraz z legitymacją Nr 43.

Po odczytaniu nadesłanego telegramu od prezesa Aeroklubu PRL generała Jana Frey-Bieleckiego, wzniesiono toast za dalszy pomyślny rozwój aeroklubu. Wkrótce też zabrał głos dr Kazimierz Piotrowski, dziękując za zaproszenie na tę tak pełną blasku i młodości uroczystość. Na rzuconą propozycję utworzenia Klubu Seniorów Lotnictwa przy Aeroklubie Krakowskim postanowiono zwołać zebranie organizacyjne na pierwszy poniedziałek lutego godzinę 17.00 w siedzibie aeroklubu przy ul. Zwierzynieckiej 26.

Liczne toasty zakończyły część oficjalną, po której odbył się wieczorek taneczny.

Bardzo miły nastrój, z jakim obchodzili Krakowiacy swój jubileusz, jak również przyjacielska atmosfera stworzona przez organizatorów, zasługuje na pełne uznanie i naśladownictwo. Szkoda i to bardzo, że na tak poważną uroczystość jaką obchodził lotniczy Kraków nie przybył nikt z członków zarządu Aeroklubu PRL z Warszawy (m).

W TELEGRAFICZNYM SKRÓCIE

Samolot Bristol „Britannia 302", należący do meksykańskich linii lotniczych, ustanowił z 61 pasażerami na pokładzie nowy rekord przelotu na trasie Mexico City — Nowy Jork — 5 godz. 8 min. **(z)**

Tunis przyjęty został do ICAO (Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Powietrznych) jako 72 członek tej organizacji. **(z)**

Nową Zelandię na Mistrzostwach Świata w Lesznie (czerwiec br.) reprezentować będzie znany szybownik i rekordzista Keith Wakeman. Wykonał on niedawno przelot na fali z South Island do North Island, długości 132 km. **(z)**

Zakłady North Republic (USA) rozpoczęły seryjną produkcję myśliwców F 105 E „Thunderchief" dla amerykańskiego lotnictwa wojskowego. **(z)**

W Anglii rozpoczęto prace przy budowie wyrzutni dla amerykańskich pocisków balistycznych średniego zasięgu „Thor". **(z)**

Przyśpieszenia prac nad realizacją planu produkcji pocisków „Zeus" przeznaczonych do zwalczania rakiet balistycznych (tzw. antyrakiety) zażądało dowództwo amerykańskich wojsk lądowych od zakładów w Redstone. **(z)**

Bez zgody rządu egipskiego żadnemu samolotowi z bombami nuklearnymi nie wolno przelatywać nad terytorium Egiptu — oświadczył w parlamencie egipski minister spraw zagranicznych Mahmed Fawzi. **(z)**

Do Damaszku (Syria) przybył radziecki samolot pasażerski Il-14, który rząd ZSRR przesłał w darze dla prezydenta Syrii — Szukri El Kuatli. **(z)**

Ministerstwo obrony NRF prowadzi rozmowy z niektórymi rządami krajowymi w sprawie założenia baz wyrzutni rakietowych (ministerstwo twierdzi, że chodzi tu wyłącznie o amerykańskie rakiety przeciwlotnicze „Nike"). **(sz)**

Ponad milion pasażerów przeleciało w r. 1957 przez Atlantyk (między USA i Kanadą, a Europą). W porównaniu z r. 1956 komunikacja lotnicza przez Atlantyk wzrosła o 20%. **(sz)**

Walkę z gąsienicami stoczyły w Australii samoloty (20 sztuk), rozpylając w okręgach rolniczych substancje owadobójcze. **(sz)**

Na terenie byłego lotniska w Crimond, na północnym wybrzeżu Szkocji, ma być zbudowana pierwsza wyrzutnia rakietowa NATO w Wielkiej Brytanii. **(sz)**

W Moskwie podpisane zostało porozumienie o współpracy handlowej w dziedzinie lotnictwa cywilnego między Zarządem Głównym Radzieckiego Lotnictwa Cywilnego i zachodnio-niemieckim towarzystwem „Lufthansa". **(sz)**

W Ułan-Bator (Mongolia) podpisano umowę o porozumienie w dziedzinie komunikacji lotniczej między Chińską Republiką Ludową i Mongolską Republiką Ludową. **(z)**

Czechosłowacja rozpoczęła seryjną produkcję samolotu turystycznego „Meta Sokol". Ten niewielki samolot, obliczony na 3—4 pasażerów, zużywa 10—12 litrów paliwa na 100—120 kilometrów, tj. nieraz mniej niż duży samochód osobowy. **(sz)**

Wodnosamolot bombowy o napędzie odrzutowym „Seamaster" odbył lot w Baltimore (stan Maryland — USA). Szybkość wodnosamolotu wynosi około 1 000 km/h. **(sz)**

B. hitlerowski konstruktor lotniczy Heinkel oświadczył, że lotnictwo zachodnio-niemieckie powinno być oparte na nowoczesnej bazie, to znaczy samoloty Bundeswehry powinny mieć napęd rakietowy. Zakłady lotnicze Heinkla w Stuttgarcie — jak wiadomo — rozpoczęły już produkcję samolotów wojskowych dla Bundeswehry wg licencji francuskiej. **(sz)**

Z dniem 25.I. dwie najpoważniejsze linie lotnicze europejskie — „Air France" i „British European Airways" — wycofały z użycia samoloty turbośmigłowe prdukcji brytyjskiej firmy Vickers — „Viscount 701". Przyczyną decyzji było stwierdzenie przez „Air France", że samoloty te mają wady konstrukcyjne skrzydeł. **(sz)**

W dniu 14 stycznia 1908 roku jeden z pionierów lotnictwa Henri Farman zdołał przelecieć na samolocie własnej konstrukcji Voisina odległość 1 500 metrów w ciągu jednej minuty i 33 sekund. W 50 rocznicę tego pamiętnego w dziejach lotnictwa rekordu odbyła się w Issy-les-Moulineaux (Paryż) uroczystość, na którą wśród wielu osobistości oficjalnych i licznych dziennikarzy przybyli 86-letni Henri Farman i 77-letni konstruktor Voisin. **(sz)**

Jeśli chcesz latać



Kochana Redakcjo!

Mam szesnaście lat. Jestem uczniem szkoły ogólnokształcącej w Krakowie. Czytam zawsze jednym tchem Twoje pismo i co tydzień nie mogę się doczekać następnego numeru. Mam do ciebie wielką prośbę: poradź mi co mam zrobić, aby zostać lotnikiem. Od dawna o tym marzę. Czekam na odpowiedź. Najlepiej ją wydrukuj.

KRZYSZTOF LIPSKI
IX kl. ogl. Kraków

Codziennie nasza redakcja otrzymuje kilkadziesiąt listów, wśród których wiele dotyczy warunków jakim powinien odpowiadać kandydat na skoczka spadochronowego, pilota szybowcowego i samolotowego, jak również pilota wojskowego.

POPATRZ W NIEBO

Wysoko ponad Tobą leci smukły samolot, nie — to szybowiec. Za jego sterem siedzi człowiek. Na pewno już przywykłeś do widoku różnych maszyn przecinających wzdłuż i wszerz nasze niebo. Może nawet nieraz pomyślałeś: „Ach, żeby tak móc latać i oglądać z powietrza wspaniałą panoramę ziemi". Ale czy tylko chciałbyć obserwować?

CHCĘ LATAĆ — mówisz trochę nieśmiało.

Pamiętaj, przyjacielu, przyszły lotnik powinien mówić pewnie i stanowczo. Ale zanim odpowie, umie przemyśleć swoją decyzję i jeśli uzna ją za słuszną, nie cofa jej. Wtedy nawet pomimo wielu przeszkód osiąga zamierzony cel. Tacy są lotnicy.

Więc czy wszyscy mogą latać? TAK! W takim razie:

Czy wszyscy mogą być prawdziwymi lotnikami? NIE!

Chcesz latać, ale czy zdajesz sobie sprawę z tego czaru, jaki mieści w sobie słowo **lotnictwo?** Czy rozumiesz, że w słowie latać zawiera się wszystko co piękne, tchnie wiecznie świeżą młodością, zdrowiem, zamiłowaniem, odwagą, silną wolą, mądrością i bohaterstwem, że słowo latać nie jest pustym frazesem, lecz treścią życia ludzi przestworzy.

Teraz już wiesz, rozumiesz:

PRAWDZIWYMI LOTNIKAMI MOGĄ BYĆ TYLKO NAJLEPSI Z NAJLEPSZYCH.

Jeśli więcej cenisz NAUKĘ niż lenistwo, KOLEŻEŃSTWO niż karierę, SPORT niż gnuśność, ODWAGĘ niż tchórzostwo, SKROMNOŚĆ niż zarozumialstwo...

Jeśli jesteś gotów do POŚWIĘCEŃ nic w zamian za to nie żądając...

Jeśli umiesz iść ciągle NAPRZÓD nie wiedząc co to znaczy załamać się w połowie drogi i nie osiągnąć celu...

Jeśli chcesz być lotnikiem dla LATANIA, a nie dla sławy i zaszczytów...

MASZ SERCE JAKIE POWINIEN MIEĆ PRAWDZIWY LOTNIK!

Lotnictwu potrzebna jest młodzież o wysokich walorach moralnych. Wtedy to charakter ma swoją siedzibę nie w inteligencji, lecz w sercu. Ludzie z sercem nie cofają się przed żadną przeszkodą. Takich właśnie potrzebuje lotnictwo, tylko tacy w pełni zdadzą swój życiowy egzamin w powietrzu — oto wypowiedź słynnego pilota myśliwskiego II wojny światowej podpułkownika Stanisława Skalskiego.

NA TAKICH WŁAŚNIE KANDYDATÓW CZEKA LOTNICTWO!

Drogi przyjacielu! Na pewno już przemyślałeś rozważyłeś. Więc?

— CHCĘ ZOSTAĆ PRAWDZIWYM LOTNIKIEM!

Twoja odpowiedź jest teraz spokojna, stanowcza, ale co najważniejsze — bije z niej pewność i postanowienie.

Zapytasz o warunki przyjęcia na szkolenie lotnicze. Znajdziesz je pod fotografiami. Są one naprawdę śmieszne w porównaniu z tymi, o których przed chwilą mówiliśmy.

Bo pomyśl — **wiek 16, 17 czy 18 lat** — na pewno tyle masz, a jeśli nie — możesz być do tego czasu członkiem Klubu Miłośników Lotnictwa, Koła Lotniczego przy aeroklubie, modelarni lotniczej — masz wtedy wstęp nieograniczony na lotnisko sportowe. A tam, pomyśl, ile jest wszystkiego do oglądania.

Dalej — **zezwolenie opiekunów**, jeśli nie masz 18 lat. Czy to Ci sprawi jakiś kłopot?

Wykształcenie — 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej. Tyle już w tym roku masz za sobą. Oczywiście to nie wystarcza. Jeśli chcesz latać, musisz się ciągle uczyć. Lotnictwo to sport dla ludzi łaknących wiedzy, a nie leniuchów i nieuków.

Wreszcie **zdrowie.** Młodość i zdrowie to dwa synonimy. A Ty nie jesteś przecież staruszkiem, a więc z uzyskaniem pozytywnego orzeczenia lekarskiego nie będziesz miał trudności. Jesteś zapalonym sportowcem, lubisz pływać, jeździć na nartach, pasjonuje Cię siatkówka. Pamiętasz o nieprzemęczaniu oczu, serca, nie palisz papierosów i nie pijesz wódki... a więc:

Jesteś zdrów — powiem Ci na ucho.

PRZESZEDŁEŚ JUŻ KOMISJĘ LEKARSKĄ.

Chcę latać — jak to pięknie brzmi. Popatrz na górną fotografię...

TO MIEJSCE W SZYBOWCU CZEKA NA CIEBIE.

Już za dwa miesiące razem z innymi wystartujesz do pierwszego w swoim życiu lotu szybowcowego, bo...

PRZEDE WSZYSTKIM POWINIENEŚ ZOSTAĆ SZYBOWNIKIEM.

Jeżeli zbyt daleko mieszkasz od lotniska lub nie masz czasu uczęszczać na wykłady teoretyczne w aeroklubie regionalnym, które trwać będą od połowy lutego, czytaj uważnie „Skrzydlatą Polskę". Już w najbliższym czasie rozpoczynamy druk:

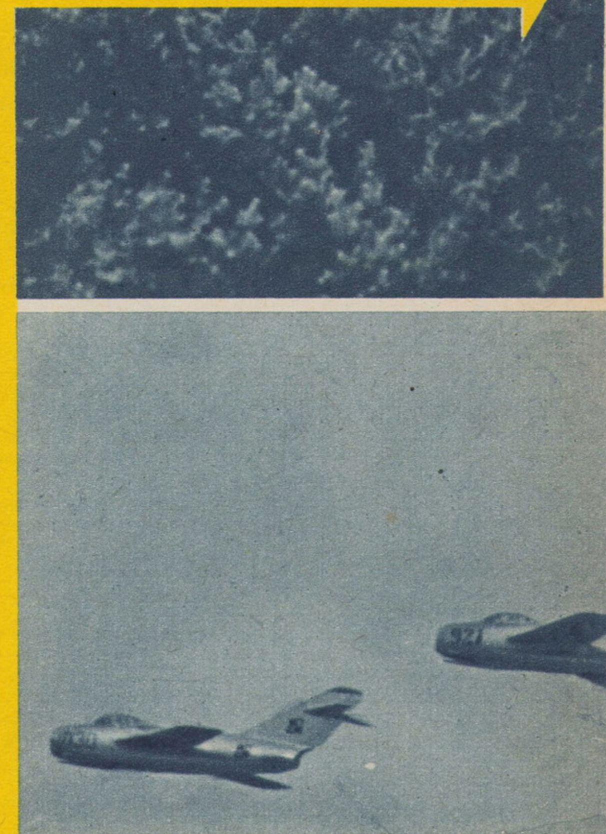
TEORETYCZNEGO KURSU SZYBOWCOWEGO.

Szczegóły w najbliższych numerach.

SZYBOWNICTWO



SPORT SAMOLOTOWY



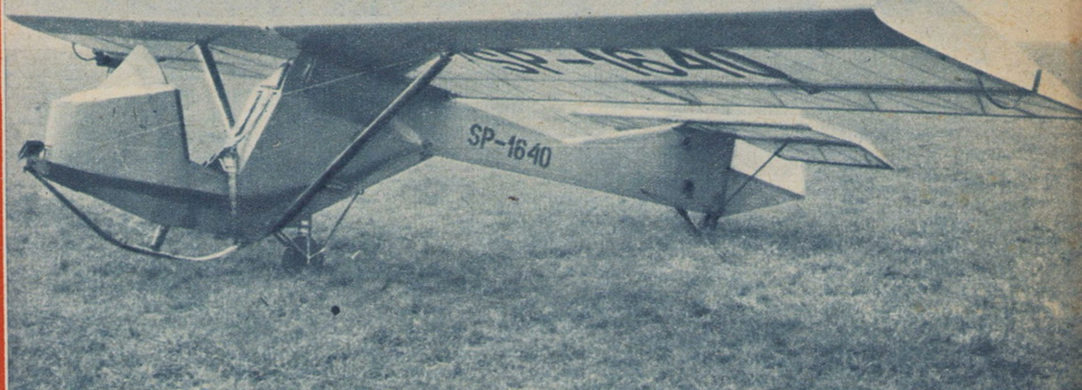
SPADOCHRO

Kandydat na szkolenie szybowcowe musi odpowiadać następującym warunkom:

— wiek — 16 lat

— wykształcenie — 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędne zawodowe

„CZAJKA"





„A B C"

„SROKA"



Kandydat na szkolenie samolotowe musi odpowiadać następującym warunkom:

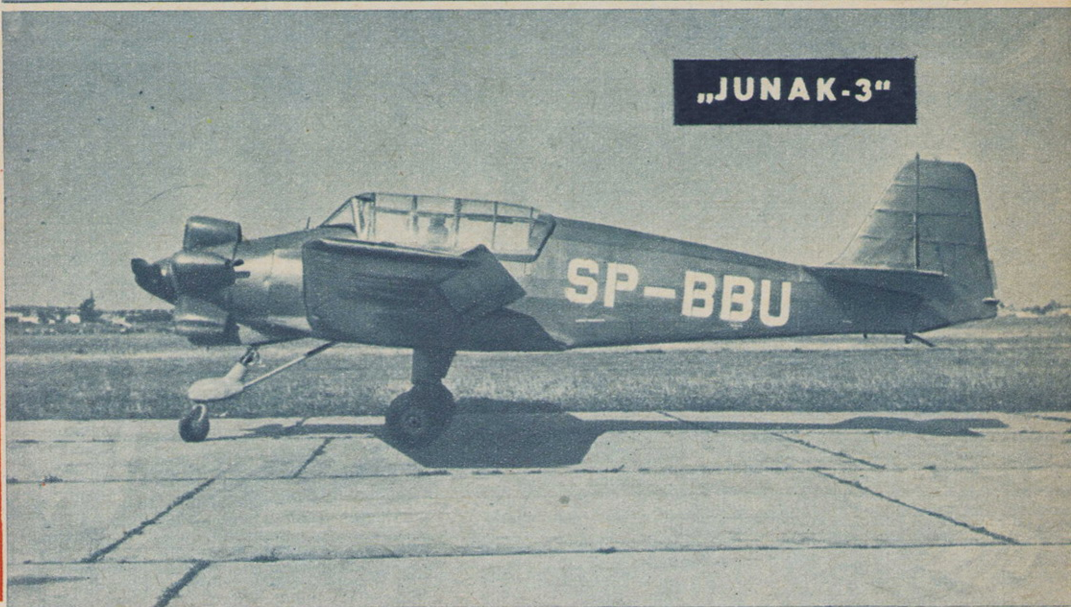
— wiek — 18—23 lata

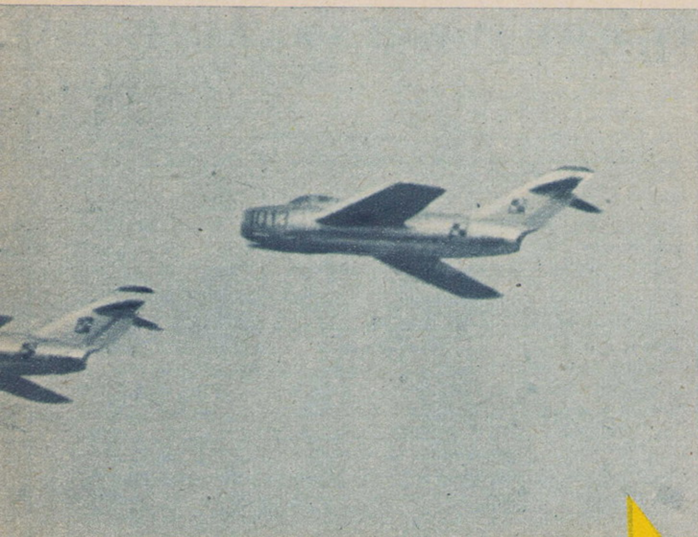
— wykształcenie — 11 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędne zawodowe

— zdrowie — grupa I

Foto: B. KOSZEWSKI (6)

„JUNAK-3"





NIARSTWO

Kandydat na szkolenie spadochronowe musi odpowiadać następującym warunkom:
— wiek — 17 lat
— wykształcenie — 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej zawodowej.

*

Warunki przyjęć na szkolenie lotnicze już znasz i zdecydowałeś się zostać pilotem szybowcowym, samolotowym lub skoczkiem spadochronowym. — Pytasz, co dalej? — Napisz podanie i życiorys, dołącz jeszcze:
— odpis świadectwa szkolnego
— zaświadczenie lekarskie, które otrzymasz w Wojewódzkiej Poradni Sportowej
— zezwolenie rodziców lub opiekunów (jeżeli nie ukończyłeś jeszcze 18 lat)
— oraz — o ile zdecydowałeś się iść na szkolenie szybowcowe lub spadochronowe — zaświadczenie ze szkoły o kontynuowaniu nauki.

Wszystkie te dokumenty złóż niezwłocznie w Twojm najbliższym aeroklubie.



A WIĘC — NIE TAK ŹLE

PRZEDE wszystkim pragniemy serdecznie podziękować wszystkim Czytelnikom z kraju i zza granicy, którzy biorąc liczny udział w naszej grudniowej ankiecie pt. „Co sądzisz o „Skrzydlatej" nie szczędzili rzeczowych uwag krytycznych pod naszym adresem, co niewątpliwie pomoże nam w dalszym redagowaniu pisma.

JAK PRZEDSTAWIAJĄ SIĘ WYNIKI PIERWSZEJ CZĘŚCI ANKIETY, a ściślej — jakie stopnie otrzymały poszczególne działy „Skrzydlatej" — zobrazuje najlepiej poniższe zestawienie, obliczone w procentach:

Dział	ocena 5	4	3	2
Wiadomości z kraju	38%	57%	5%	—
Wiadomości ze świata	38%	40%	20,5%	1,5%
Artykuły techniczne	30%	48%	21%	1%
Konstrukcje zagraniczne	50%	38%	11,5%	0,5%
Opowiadania i wspomnienia	56%	33,5%	9%	1,5%
Małe lotnictwo	32%	47%	19%	2%
KML	58%	28%	12%	2%
Szata graficzna	41%	45%	14%	—
Kolportaż	35%	41,5%	18%	5,5%

O DRUGIEJ CZĘŚCI ANKIETY trzeba powiedzieć nieco szerzej, bowiem sam rodzaj pytań nie pozwala na ujęcie tabelaryczne. Rozpatrzymy więc każde pytanie oddzielnie.

Na pytanie: Czy „Skrzydlata" w r. 1957 podobała się bardziej niż w r. 1956 — **99,7%** czytelników odpowiedziało **TAK**, a tylko **0,3 NIE.**

Artykuły techniczne były zrozumiałe dla 82% czytelników, dla 12% — częściowo i dla 6% niezrozumiałe.

Odpowiedzi na pytanie: Co Cię najbardziej interesowało w „Skrzydlatej" — były bardzo różnorodne. Największym powodzeniem cieszą się **konstrukcje** tak polskie jak i zagraniczne **(42%).** Drugie miejsce zajęły tu opowiadania **(32%)**, dalej — **KML (29)**, artykuły **techniczne (28%)**, wiadomości **z kraju (22%)**, wiadomości **ze świata (15%)**, artykuły **o lotnictwie wojskowym (10%), małe lotnictwo (9%). 5%** czytelników interesowało **wszystko.**

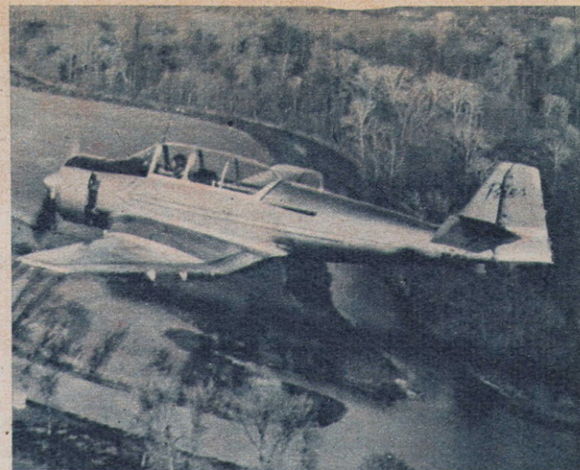
Najbardziej pochlebne dla nas odpowiedzi były na pytanie: Co Ci się w „Skrzydlatej" nie podoba — bowiem **73% czytelnikom podoba się wszystko.** (My sami jesteśmy bardziej surowi w ocenie. Nam nie wszystko nie podoba). Wypowiedzi pozostałych uczestników ankiety (27%) dotyczyły raczej ilości, nie jakości materiałów. Np. za mało miejsca poświęca się małemu lotnictwu (chociaż niektórzy twierdzili, że jest ono w ogóle w SP niepotrzebne), opowiadaniom, lotnictwu sportowemu i wojskowemu, historii lotnictwa, konstrukcjom zagranicznym itp. Z „rzeczy" nie podobających się w „Skrzydlatej" wymieniono także papier, niewyraźne zdjęcia, brak piosenek i humoru oraz objętość.

Niektóre postulaty (bo tak traktujemy Wasze wypowiedzi) zostały już częściowo spełnione. „Skrzydlata" ma od stycznia br. 20 stron, co było od dawna życzeniem wszystkich Czytelników. Zwiększyliśmy także ilość zamieszczanych w każdym numerze konstrukcji zagranicznych do trzech. Wprowadzony w tym roku dwustronicowy dział „Kronika lotnictwa sportowego" dostarczy, zgodnie z życzeniem lotników sportowych i działaczy, więcej wiadomości i artykułów z życia aeroklubów, szkół i imprez oraz służyć będzie jako trybuna doświadczeń sportowców lotniczych. Resztę — będziemy starali się w miarę naszych skromnych możliwości realizować. Pragniemy przy okazji zaznaczyć, że niestety — na jakość papieru i farb drukarskich wpływu raczej nie mamy, gdyż uzależnieni jesteśmy w tym przypadku wyłącznie od produkcji fabryk. Staramy się oczywiście, aby było z tym jak najlepiej.

Ogólnie trzeba stwierdzić, że opinia naszych Czytelników pokrywa się w zasadzie z naszymi zamierzeniami na rok bieżący. Wypowiedzi w ankiecie pochodziły w przeważającej mierze od miłośników lotnictwa. Sportowcy i pracownicy lotnictwa wypowiadali się w niej minimalnie. Zdarzyła się także wypowiedź skrajnie subiektywna (na szczęście tylko jedna). Jeden z szybowników chciałby widzieć w „Skrzydlatej" tylko materiały szybowcowe. Na opowiadania, modelelarstwo, artykuły techniczne w popularnym ujęciu itp., szkoda — jego zdaniem — miejsca. Bardzo nam z tego powodu przykro, ale życzenia tego nie możemy zrealizować — co powiedzieliby na to inni?

Jak wykazały bowiem odpowiedzi na ostatnie pytanie ankiety, **81% Czytelników — to sympatycy lotnictwa, 13% — sportowcy lotniczy, a 6% pracownicy lotnictwa.** Zatem dotychczasowy podział tematyczny czasopisma, w stosunku do zainteresowania Czytelników, wydaje się słuszny. Potwierdziły to — podobnie jak w roku 1956 — wyniki grudniowej ankiety.

Drodzy Czytelnicy! Dziękujemy Wam jeszcze raz za liczny udział w ankiecie, a te krótkie jej omówienie kończymy małym apelem: Piszcie do nas nie tylko z okazji ankiet, ale zawsze wtedy, kiedy nasuną Wam się jakieś uwagi w trakcie czytania każdego numeru. Będziemy Wam bardzo wdzięczni za każdy głos szczerej krytyki. Aby pismo mogło być coraz lepsze, potrzeba ich jak najwięcej.



Czytelnicy „Skrzydlatej Polski" ustalili

NAJWAŻNIEJSZE WYDARZENIA ROKU 1957

SPUTNIKI — NA ŚWIECIE

WYSTRZELENIE dwóch sztucznych satelitów Ziemi przez Związek Radziecki — 88% uczestników ankiety uznało za najważniejsze wydarzenie na świecie w minionym roku.

Pozostałe 12% głosów padło na takie wydarzenia jak: lot balonem mjr Davida Simonsa na wysokość 30 000 m; rekord radzieckiego śmigłowca Mi-6; zbudowanie samolotu pasażerskiego Tu-114; rekordowy przelot samolotu Tu-104 z Moskwy do Nowego Jorku; rekordowy przelot trzech amerykańskich bombowców B-52.

Jeden ze zwolenników li tylko szybownictwa — do rzędu najważniejszych wydarzeń na świecie zaliczył rekordowy przelot docelowo-powrotny (522 km) wykonany przez czechosłowackiego pilota Zejdę. Nie umniejszając absolutnie znaczenia tego wyczynu przypuszczamy, że sam rekordzista będzie tym zaskoczony.

REKORDY NA „BIESIE" — W KRAJU

REKORDY Abłamowicza i Nałkańca na „Biesie" — 58%. Pozostali czytelnicy podzielili swoje głosy między następujące wydarzenia:

Zbudowanie balonu „Syrena"; zbudowanie samolotu S-4 „Kania-2"; rekordy Witkowskiego i Gajewskiego na śmigłowcu; rekordowy skok kpt. Dulli; zakupienie przez PLL „Lot" „Convair ów"; reaktywowanie działalności APRL i usamodzielnienie lotnictwa sportowego; zespołowy przelot szybowników Warszawy do ZSRR i pokazy lotnicze w Warszawie z okazji Święta Lotnictwa.

OPINIE O „SKRZYDLATEJ"

Na pytanie — „Co sądzisz o „Skrzydlatej" — w tej chwili nie mogę odpowiedzieć nic więcej, tylko że jest to najbardziej interesujące pismo (wśród kilku tutejszych) jakie prenumeruję. Życzyłbym jedynie lepszego papieru i druku.

WŁADYSŁAW ZALEWSKI
Londyn

✱

Uważam, że „Skrzydlata Polska" jest doskonale redagowana i przynosi bardzo szeroki zakres wiadomości interesujących każdego lotnika.

BOLESŁAW POMIAN-PIĄTKOWSKI
Montreal

✱

Tak, jak lotnictwo rozwija się, udoskonala, tak i „Skrzydlata" staje się ciekawsza, upiększa swą szatę. Trudno może uchwycić różnicę porównując rocznik 56 z 57, ale np. w stosunku do r. 1954 postęp jest wielki i określenie: „świerszczyk lotniczy", które przylgnęło do „Skrzydlatej" (po złączeniu z SiMem), stało się nieaktualne. Teraz o „Skrzydlatej" można mówić jedynie jako o poważnym piśmie lotniczym.

JERZY KWIECINSKI
Fordon

Wasze pismo u nas, w Związku Radzieckim, cieszy się dużą popularnością. Jestem stałym czytelnikiem „Skrzydlatej" i mogę stwierdzić, że pismo to w roku 1957 było lepsze niż w r. 1956. Widać znaczny krok naprzód, podobnie zresztą jak i w rozwoju polskiego sportu lotniczego w minionym roku.

ZYGMUNT MUNDECZIENS
Ryga, ZSRR

✱

W ostatnich latach, dzięki usilnej Waszej pracy, tygodnik „Skrzydlata Polska" staje się pismem coraz bardziej interesującym, zdobywając tym samym coraz większy autorytet wśród czytelników.

Powinniście jednak dbać więcej o aktualność podawanych wiadomości, aby nie wyprzedzały Was inne tygodniki, nie mające nic wspólnego z lotnictwem.

POLIKARP ADAMIEC
Warszawa

✱

W ostatnich trzech latach w „Skrzydlatej" nie ma prawie w ogóle co czytać, z wyjątkiem paru numerów, w których są sprawozdania z mistrzostw lub artykuły na tematy techniczne względnie wyszkoleniowe. Coraz bardziej daje się zauważyć tendencję zaspokajania przez redakcję żądań masowego odbiorcy, tzn. młodzieży w wieku szkolnym i ludzi nie znających lotnictwa na tyle, aby móc czytać artykuły fachowe.

Sam nie wiem dlaczego kupuję jeszcze „Skrzydlatą Polskę", bo z równym powodzeniem mógłbym kupować „Dookoła Świata" czy też „Horyzonty Techniki", tam także można znaleźć opowiadania o tematyce lotniczej. „Skrzydlatą Polskę" „czytam" dosłownie nie dłużej niż 15 minut. Nie ma żadnych artykułów problemowych, które by zmuszały w gronie kolegów do dyskusji. Po tych 15 minutach człowiek czeka znowu przez cały tydzień, aby historia w/w znowu się powtórzyła.

Uważam, że całkiem niepotrzebnie zajmują miejsce w SP wszelkiego rodzaju odcinki powieściowe lub opowiadania. Ponadto wszelkiego rodzaju artykuły techniczno-popularne.

FRANCISZEK NIECHWIEJCZYK
Poznań

✱

Jestem czytelnikiem „Skrzydlatej" od jej pierwszego numeru. Znam również jej przedwojenne wydania. Śledząc rozwój „Skrzydlatej" mogę powiedzieć, że pismo dąży do coraz lepszej formy i treści.

Jeżeli chodzi o ocenę systemem szkolnym, to mimo że jestem nauczycielem, mam pewne trudności. Uczeń umie dobrze, niewiele lub nic — oceny więc są proste. Ale ocenić pismo, na które czeka się cały tydzień, a następny tydzień tym numerem się żyje — jest znacznie trudniej.

CZESŁAW SZACHNITOWSKI
— Grudziądz

NAGRODY W ANKIECIE

przyznane drogą losowania, otrzymują:

I — Aparat fotograficzny „Start" — **Lech Jankowski** — Nowa Wieś.

II — Teczka skórzana — **Edmund Niebrzegowski** — Laganki.

III — Komplet cyrkli — **Jan Piętka** — Augustówka.

V—VIII — roczniki „Skrzydlatej": **Mirosław Młynarczyk** — Mielec, **Czesław Szachnitowski** — Grudziądz, **Ryszard Świątczak** — Zgorzelec, **Janusz Krogul** — Lublin, **Marek Trociuk** — Biała Podlaska.

IX—XXVIII — książki: **Edward Polak** — Berdechów, **Lubomir Benda** — Praga (CSR), **R. Karkut** — Gent (Belgia), **Zdzisław Sikorski** — Rudnik, **Zenon Hrynkiewicz** — Rogóż, **Wojciech Urbański** — Warszawa, **Andrzej Macko** — Wrocław, **Vytantas Deksnys** — Kaunas (ZSRR), **Jan Orchel** — Glinik Mariampolski, **Mieczysław Kulak** — Grodziec, **Jerzy Sarnowski** — Brodnica, **Oldrich Kulaga** — Haj (CSR), **Zygmunt Mundecziens** — Ryga (ZSRR), **Lucjan Śliwiński** — Świdnica, **Włodzimierz Makowski** — Bytom, **Krzysztof Segit** — Olsztyn, **Waldemar Geisner** — Chorzów, **Jan Gut** — Meszna Szlachecka, **Stanisław Matela** — Paprotnica, **Stanisław Porębski** — Olszówka Dolna.

Nagrody wysyłamy pocztą.



Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO



POLSKIE LOTNICTWO WOJSKOWE W OKRESIE MIĘDZYWOJENNYM

TADEUSZ KRÓLIKIEWICZ

(6)

Przez długie lata poza Dowództwem Lotnictwa nie było żadnej innej komórki na wyższym szczeblu, która zajmowałaby się sprawami lotnictwa. Pracy sztabowej we właściwym tego słowa znaczeniu nie prowadzono, gdyż nie było ani sztabu lotniczego, ani ludzi mogących tę pracę wykonać.

Formalnie do kompetencji Dowódcy Lotnictwa należało wyszkolenie, administrowanie budżetem, sprawy personalne i zaopatrzenie w sprzęt, z wyłączeniem bomb, amunicji i paliwa, o co miał się troszczyć IV Oddział Sztabu Głównego. Ale ponieważ poza Dowództwem Lotnictwa do roku 1936 nie było instytucji, której sprawy lotnictwa wojskowego w skali państwowej leżały na sercu, zakres władzy Dowódcy Lotnictwa rozszerzał się w miarę rozwoju lotnictwa. W ten sposób np. takie uprawnienie jak zaopatrzenie w sprzęt, które początkowo nie wykraczało poza remonty płatowców i silników, przeobraziło się w rządzenie całym przemysłem lotniczym.

Dopiero w 1936 r. powołano przy GISZ Inspektora Obrony Przeciwlotniczej, którym został gen. Orlicz-Dreszer. Sztab Lotniczy w Sztabie Głównym powstał jeszcze później, bo w 1937 r. Z jego powstaniem łączono nadzieje, że przejmie on od Dowództwa Lotnictwa te uprawnienia, które nie wchodzą w zakres normalnych kompetencji dowództwa. Ale tak się nie stało. Sztab Lotniczy zajął się wprawdzie, między innymi, planowaniem użycia lotnictwa na wypadek wojny, ale czynił to na własną rękę, nie konsultując się z Dowództwem Lotnictwa, ani nie informując go o swoich pracach. Wprowadziło to dwutorowość, podważało zwyczaje ustalone w ciągu lat i w rezultacie pogłębiło panującą w tej dziedzinie dezorganizację. Gen. Orlicz-Dreszer, który dobrze orientował się w sytuacji i miał daleko idące zamiary reorganizacji, poniósł śmierć w wypadku lotniczym w dwa tygodnie po objęciu stanowiska, a jego następca, gen. Zając, nie posiadał ani horyzontów ani zrozumienia sytuacji, które cechowała jego poprzednika.

Jakie skutki miały braki w rozgraniczeniu kompetencji, wykazuje przykład z czasów zatargu z Litwą w 1937 roku. Gen. Rayski tak o tym mówi:

„W rejonie Wilna i Lidy nakazano demonstracyjne skupienie wojsk. Oczywiście skupione zostało i lotnictwo. Rozkazy wydano lotnictwu poza mną. Dowiedziałem się o nich post factum. Do Wilna zleciało się 6 eskadr liniowych bombardujących. Pułk lotniczy stojący w Wilnie i w Lidzie miał tylko 2 eskadry liniowe, które w myśl przepisów posiadały trochę bomb, czyli tzw. zapas wyjściowy. Dla niespodziewanych gości bomb zabrakło.

Generał dowodzący koncentracją zgłosił oczywiście pretensję do mnie, że dla przybyłych nie ma bomb. Czyż mógł bowiem przypuszczać — będąc przy zdrowych zmysłach — że tzw. dowódca lotnictwa nie wie co ktoś robi z jego eskadrami i że jego zapasem bomb rządzi ktoś inny? (Oddział IV Sztabu Głównego)" [1]

Fatalne skutki chaosu kompetencyjnego wystąpiły również podczas niesławnej pamięci tzw. „marszu na Zaolzie" jesienią 1938 r. oraz w sprawach zaopatrzenia w benzynę. Gen. Rayski pisze na ten temat, co następuje:

„Podobny zlot eskadr odbył się również w czasie sprawy Zaolzia. Ale co tam było i jak, wiem tylko z plotek, więc nie wypada mi o tym pisać. A dlaczego wiem tylko z plotek? Wstyd powiedzieć. Dlatego mianowicie, że nawet dowódca lotnictwa, jeśli chciał wtedy polecieć na teren koncentracji, powinien był posiadać pisemne zezwolenie szefa sztabu. Miałem prosić o pozwolenie udania się do moich eskadr? Wolałem nie nadużywać uprzejmości.

Jeszcze jeden przykład. Przez kilka lat oszczędzania — jakże przykrego, bo robionego na lataniu pilotów — zrobiłem kilka tysięcy ton zapasu benzyny. (...) Dlaczego robiłem te zapasy? Dlatego, że nie miałem żadnych innych zapasów mobilizacyjnych benzyny. (...) Wybudowałem zbiorniki na lotniskach i napełniłem je. Wtedy mi je odebrano pod zarząd oddziału IV sztabu, jako zapas mobilizacyjny.

Tymczasem w lotnictwie zmieniły się silniki i wymagały już innej benzyny: z niskooktanowej na 87-oktanową. (...) Do naszej benzyny trzeba było dodać parę promill tetroetylu ołowiu. (...) ponieważ zaś moja benzyna stała się już benzyną mob, nikt poza sztabem nie mógł mi dać zezwolenia na kupno tetroetylu z mego własnego budżetu. (...) Zacząłem więc pisać i pisać, telefonować i telefonować (...) a tetroetylu jak nie ma tak nie ma. Inaczej mówiąc, na wypadek wojny benzyna polskich lotników jest tyle warta co woda. Nie mogąc dogadać się z dzielnym kawalerzystą z oddziału IV, dogadałem się z gen. Masnym, szefem intendentury, który natychmiast zrozumiał wagę tego zagadnienia. We dwóch bezprawnie kupiliśmy potrzebny zapas tetroetylu ołowiu za sumę raptem 200.000 zł. (...)

Smacznym zakończeniem naszej wspólnej z gen. Masnym siuchty był radosnotwórczy okrzyk telefoniczny z oddziału IV sztabu: „No, kupiliśmy już wam tego... hm, hm... jak sie to nazywa..." [2]

Doświadczenie uczy, że w sprawach organizacji i podziału kompetencji obowiązuje średniowieczna hipoteza, głosząca, że natura nie znosi próżni. Puste miejsce wypełnia się aktywnością ludzi najbardziej zainteresowanych i najsilniej tę pustkę odczuwających. Dlatego też trudno jest określić gdzie i kiedy ingerencje Dowódcy Lotnictwa były spowodowane jego błędnym pojmowaniem swoich kompetencji, a gdzie i kiedy — lukami w organizacji. Jedno jest pewne, że w wielu wypadkach gen. Rayskiemu władza sama wchodziła w ręce. Że praca w tych warunkach była wyjątkowo trudna, że dużą część energii trzeba było zużyć na zwalczanie wewnętrznych oporów źle zmontowanej machiny administracyjnej i że wobec chronicznego braku pieniędzy Dowódca Lotnictwa nie miał łatwego życia i musiał rozwiązywać nierozwiązalne zadania — jest zupełnie zrozumiałe. A odpowiedzialność za wszystko spadała, przede wszystkim, na niego.

(cdn).

[1] Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919—1939 — L. Rayski, Londyn, 1948 r.

[2] Słowa prawdy o lotnictwie polskim 1919—1939. L. Rayski.

Inspektor Armii gen. dyw. Orlicz-Dreszer (trzeci od prawej) po przylocie z inspekcji pułków lotniczych.



Z ŻYCIA LOTNIKÓW POLSKICH ZA GRANICĄ

Wielka Brytania

Były pilot 304 Dywizjonu Andrzej Jeziorski, który od wielu lat był pilotem linii lotniczych Skyways, został mianowany w sierpniu ubiegłego roku kapitanem-seniorem (Senior Captain Second Class), co jest równoznaczne z nominacją na egzaminatora i inspektora z prawem sprawdzania sprawności załóg. A. Jeziorski pełnił początkowo funkcje pierwszego oficera na tych liniach, a w roku 1952 mianowany został kapitanem statku. Początkowo latał na Bliski Wschód, a ostatnio na Daleki Wschód.

*

1 listopada ub.r. gen. pil. St. Karpiński złożył w imieniu wszystkich polskich lotników kwiaty pod Pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt, na cmentarzu myśliwców polskich w Northwood oraz na grobach byłego dowódcy PSP gen. pil. M. Iżyckiego i płk. obs. W. Bohuszewicza, b. przewodniczącego Komitetu Wykonawczego SLP.

*

We wrześniu odbyło się w Domu Lotnika Polskiego w Londynie zebranie koleżeńskie b. żołnierzy 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego Lwowskich Puchaczy, w którym wzięło udział 25 osób. W zebraniu uczestniczył m. in. przybyły z kraju asystent Uniwersytetu Jagiellońskiego A. Bukowiecki, brat por. pil. Grzegorza Bukowieckiego, który poległ w 1942 roku.

*

Lotnicy polscy przebywający w Szkocji wzięli udział w ubiegłorocznych uroczystościach urządzonych w Edynburgu z okazji rocznicy Bitwy Powietrznej nad Wielką Brytanią. Lotnicy polscy wraz z grupą Polaków osiedlonych w Szkocji uczestniczyli także w pokazie lotniczym w Turnhouse.

*

30 listopada ub.r. odbył się w Domu Lotnika Polskiego w Londynie dziewiąty z kolei tzw. Zjazd Myśliwców. Miał on charakter wewnętrzny. Na program Zjazdu złożyły się: nabożeństwo, złożenie wieńca pod pomnikiem Lotnika Polskiego w Northolt, zebranie koleżeńskie oraz bal myśliwców.

*

W roku ubiegłym odbył się już po raz czwarty Tydzień Lotnika Polskiego w Wielkiej Brytanii, zorganizowany przez Stowarzyszenie Lotników Polskich. Celem jego jest m. in. przypomnienie udziału polskich sił powietrznych w drugiej wojnie światowej oraz pozyskanie funduszów koniecznych dla działalności SLP. W czasie Tygodnia ogłoszony został list-apel marszałka brytyjskiego lotnictwa — Sir Hugh Lloyd'a, a marszałek lotnictwa Lord Douglas of Kirtleside wygłosił apel radiowy z rozgłośni BBC. Akcja ta przyniosła Stowarzyszeniu Lotników Polskich 4 673 funty.

SAMOLOT PWS-24

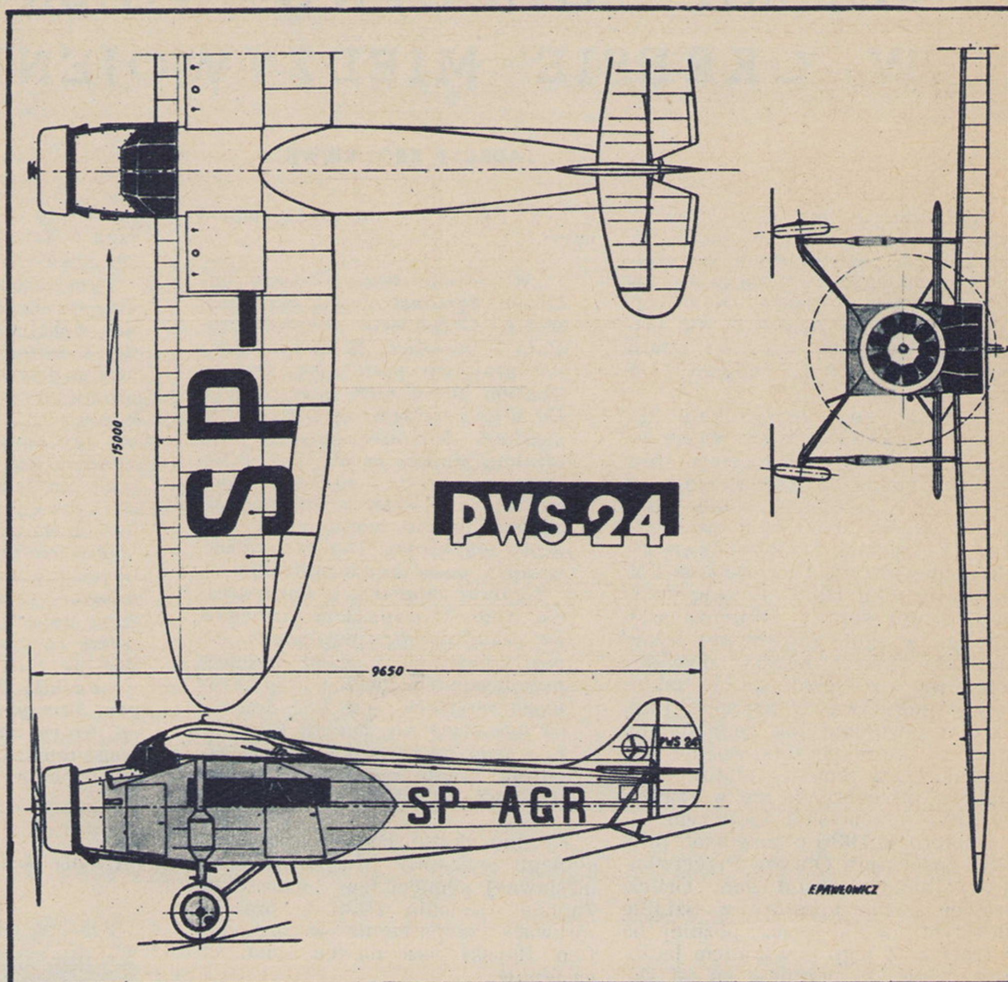
PROTOTYP samolotu komunikacyjnego PWS-24 ukończono w Podlaskiej Wytwórni Samolotów w sierpniu 1931 r. Po odbyciu wszystkich wymaganych prób w Instytucie Badań Technicznych Lotnictwa, samolot PWS-24 przeszedł 100-godzinną próbę eksploatacyjną w PLL „Lot" jednocześnie z samolotem komunikacyjnym tej samej klasy, Lublin R-XVI. Z dniem 1 maja 1933 r. samolot PWS-24 wszedł do eksploatacji w PLL „Lot", wykonując przeważnie loty specjalne na krótszych trasach. Od 1936 r. po dokonaniu koniecznych uzupełnień samolot PWS-24 przydzielony został do Wydziału Aerofotogrametrycznego przy PLL „Lot", gdzie latał przez dłuższy czas. Samolot ten zbudowany był w kilku egzemplarzach z różnymi silnikami o układzie gwiazdowym: Skoda-Wright 220 KM, Lorraine-Algol 300 KM i Wasp 400 KM.

PWS-24 był grzbietopłatem konstrukcji mieszanej. Płat konstrukcji całkowicie drewnianej z pokryciem sklejkowym. W środkowej części płata umieszczone były zbiorniki paliwa. Lotki niewyważone. Kadłub ze spawanych rur stalowych z pokryciem płóciennym. Obszerna i wygodna kabina pasażerska mieściła 4 fotele; z przodu obok fotela pilota znajdowało się miejsce dla radiotelegrafisty, mechanika lub piątego pasażera. Tak kabina pasażerska jak i kabina załogi posiadały odsuwane szyby w oknach. Drzwi wejściowe dla pasażerów znajdowały się z lewej strony kabiny. Wejście do kabiny załogi przez drzwi znajdujące się z obu stron kadłuba. Usterzenie wykonane było ze spawanych rurek stalowych i pokryte płótnem. Podwozie bezosiowe, trójgoleniowe o szerokim rozstawie kół.

Samolot PWS-24 zaopatrzony był w komplet przyrządów pokładowych do lotów w każdych warunkach atmosferycznych, jak również przewidziane było umieszczenie w nim instalacji elektrycznej dla lotów nocnych.

Jak wszystkie samoloty PLL „Lot" (prócz samolotów konstrukcji całkowicie metalowej) samolot PWS-24 pomalowany był na kolor srebrny. Przednia część kadłuba do kabiny pasażerskiej włącznie (zacieniowana na rysunku) pomalowana była na kolor ciemnooliwkowy. Płat posiadał kolor sklejki pokrytej lakierem bezbarwnym. Wszystkie napisy i znaki rejestracyjne — czarne.

FELIKS PAWŁOWICZ



PWS-24 z silnikiem Lorraine - Algol 300 KM.



DANE TECHNICZNE

	Silnik Skoda Wright śmigło metalowe Gnôme-Rhône 350, nastawne na ziemi	Silnik Lorraine-Algol 300 KM, śmigło metalowe Ratier 1071, nastawne na ziemi
Rozpiętość	15,00 m	15,00 m
Długość	9,65 m	9,65 m
Wysokość	2,95 m	2,95 m
Pow. nośna	31,75 m²	31,75 m²
Ciężar własny	1 167 kG	1 245 kG
Ciężar w locie	1 867 kG	1 867 kG
Obciążenie pow.	58,80 kG/m²	58,80 kG/m²
Obciążenie mocy	8,49 kG/KM	6,25 kG/KM
Prędkość max. (0 m)	185 km/h	227 km/h
Prędkość max. (1 000 m)	181 km/h	222,4 km/h
Czas wznoszenia (1 000 m)	8 min 15 sek	3 min 50 sek
Pułap teoretyczny	4 150 m	6 350 m
Pułap praktyczny	3 330 m	5 700 m

CO O LOTNICTWIE PISZĄ INNI

POLITYKA

W numerze 1 (45) z br. **„POLITYKI"** w dziale „Polityka w okularach" **Kazimierz Koźniewski** w artykuliku pt. **„Przygoda na lotnisku"** na marginesie swej odbytej z przygodami podróży samolotem z Londynu do Warszawy wspomina o poważnym „głodzie" na samoloty pasażerskie za granicą. Nawiązując w związku z tym do możliwości naszego przemysłu lotniczego, Koźniewski pisze m. in. w końcowej części artykuliku:

„... W przemyśle samolotowym mamy szanse konkurencji z firmami światowymi, w przemyśle samochodowym szanse są bardzo nikłe, jeżeli nie żadne. Prototypem samolotu, wybudowanym przed paru laty, jeszcze w zeszłym roku zainteresowały się firmy zagraniczne. Jest to w swoim rodzaju znakomita maszyna. Niestety, okoliczności związane z produkcją seryjną tego właśnie prototypu uległy zmianie, nie możemy tej produkcji podjąć. Możemy jednak tworzyć i produkować inne, nie gorsze maszyny. Przy naszych fabrykach, naszym parku przemysłowym, naszych kadrach inżynierów i konstruktorów możemy produkować samoloty pasażerskie z poważną szansą wejścia na światowy rynek, który w tej chwili dusi się i gwałtownie szuka źródeł kupna maszyn pasażerskich. Polski przemysł samolotowy ma przed sobą poważne możliwości rozwojowe. A tymczasem — wydaje się, iż szanse te w niedostateczny sposób oceniane są przez kierownictwo odpowiedniego resortu. Dlatego piszę ten artykulik. Doświadczeniem londyńskim, takiej jednej, jakże charakterystycznej przygody, chciałbym poprzeć żądania tych inżynierów i konstruktorów lotniczych, którzy domagają się zwrócenia większej niż dotąd uwagi na rozwój przemysłu lotnictwa komunikacyjnego, mogący stać się dla nas źródłem poważnych sukcesów gospodarczych. No i naukowych!"

Temat, choć już stary, ale wart chyba jeszcze dyskusji.

GŁOS SWIDNIKA

W „Głosie Świdnika" — piśmie Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku czytamy: „Mimo piętrzących się obiektywnych trudności, egzystujące od kilku miesięcy Biuro Konstrukcyjne opracowało już dokumentację dwóch rozwojowych wersji śmigłowca SM-1S. Prowadzone są już prace nad dwoma dalszymi wersjami produkowanego przez zakład śmigłowca (rolnicze i transportowe) oraz nad daleko idącym przekonstruowaniem śmigłowca SM-1 w celu uzyskania maszyny pięcioosobowej, która mogłaby znaleźć zastosowanie również jako maszyna sanitarna. Przeprowadza się próbę konstrukcji nowych łopat z niestosowanych dotychczas w tej dziedzinie materiałów według zupełnie nowego schematu konstrukcyjnego. Wydaje się, że nikomu nie trzeba tłumaczyć dlaczego w chwili obecnej nastawieni jesteśmy głównie na pracę nad kolejnymi wersjami SM-1. Jest to chyba najprostsza i najbardziej możliwa do przyjęcia droga dla unowocześnienia i zwiększenia asortymentów produkowanego sprzętu".

Z tego przeglądu prac Biura Konstrukcyjnego WSK — Swidnik widać wyraźnie, że obejmują one szeroki zakres: przebudowę śmigłowców celem zastosowania ich do różnych celów eksploatacyjnych oraz bardzo istotne zmiany konstrukcyjno-materiałowe.

NOWE DROGI

Miesięcznik „Nowe Drogi" I. 1958 r. przynosi długi artykuł Ary Sternfelda, znanego uczonego radzieckiego i laureata międzynarodowej premii astronautycznej, pt. „Astronautyka i jej perspektywy". Praca ta — napisana specjalnie dla „Nowych Dróg" — wyróżnia się wielką przejrzystością w ujęciu tego niezmiernie złożonego zagadnienia. Oto jak autor wyobraża sobie wykorzystanie sztucznych satelitów: badania kuli ziemskiej i jej powierzchni, badanie atmosfery, badanie pola magnetycznego Ziemi, badanie mikrometeorytów i pyłu kosmicznego, obserwacje astronomiczne, sprawdzenie teorii względności Einsteina, badania biologiczne. Jako ewentualne możliwości autor wymienia do świadczenia z dziedziny radio i łączności, przeprowadzanie prób wymagających bardzo wysokiej próżni oraz niskich temperatur i wykorzystanie sztucznego satelity jako stacji międzyplanetarnej. Autor podkreśla, że: „Podstawową zaletą stacji międzyplanetarnej jest jej ruchomość — a nie odległość od powierzchni Ziemi. Dzięki temu rakieta lądująca na takiej stacji zachowuje swoją szybkość i korzysta z niej przy odlocie w dalszą drogę".

J. KĘDZ.

TU 110 ● ZSRR

Tu-110 jest ulepszoną, czterosilnikową wersją znanego odrzutowego samolotu komunikacyjnego Tu-104. W porównaniu ze swym poprzednikiem Tu-110 odznacza się wyższą ekonomicznością i większym zasięgiem oraz bezpieczeństwem lotu zwiększonym przez zastosowanie 4 silników. Tu-110 może zabrać na pokład 100 pasażerów, 6 osób załogi oraz do 4 000 kG bagażu i poczty (razem około 12 000 kG).

Tu-110 jest dolnopłatowcem o skośnych skrzydłach, przy czym skos skrajnych części skrzydła jest nieco mniejszy niż przykadłubowych. Kadłub o przekroju kołowym zawiera we wnętrzu ciśnieniową klimatyzowaną kabinę pasażerską o 5 rzędach foteli, kuchnię - bufet, toalety i pomieszczenia bagażowe. Przód kadłuba oszklony podobnie, jak w innych samolotach konstrukcji prof. dr. inż. Andreja Tupolewa. Usterzenie skośne. Podwozie wciągane trójkołowe. Główne, czterokołowe wózki podwozia wciągane są w specjalne gondole pod skrzydłami.

Silniki turboodrzutowe konstrukcji inż. Lulki zabudowane są u nasady skrzydeł. Samolot jest wyposażony w komplet nowoczesnych przyrządów pokładowych i nawigacyjnych. **(J. S.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	— 43,7 m
Długość	— 46,2 m
Wysokość	— 12,1 m
Pow. nośna	— 248 m²

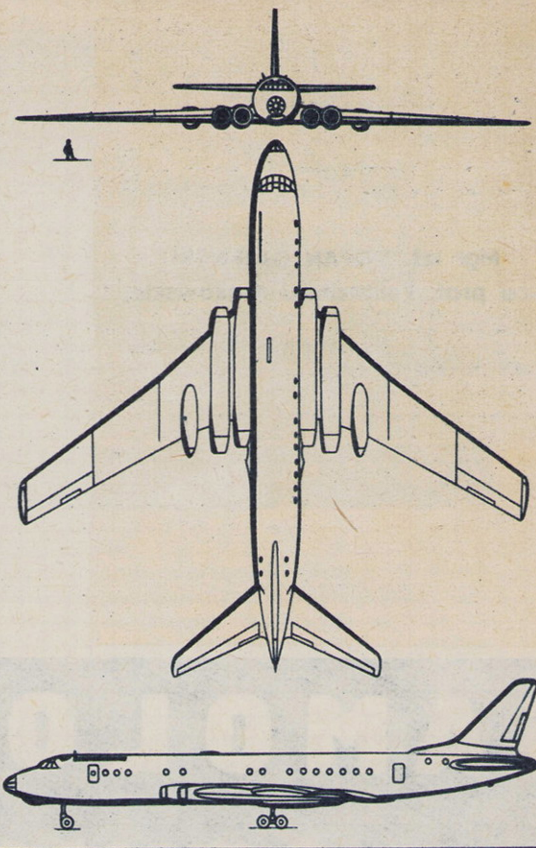
Ciężary:

Ciężar w locie	— około 108 000 kG
Ciężar użyteczny	— 12 000 kG

Osiągi:

Prędkość maksymalna	— 1 000 km/h
Prędkość przelotowa	— 800—900 km/h
Pułap przelotowy	— 10 000—12 000 m
Zasięg maksymalny	— 3 100—3 300 km





NORD-1500-GRIFFON ● FRANCJA

Zakłady Nord prowadzą od dłuższego czasu doświadczenia z szybkimi samolotami o układzie delta. Po serii samolotów „Gerfaut" następnym był „Griffon" o niezwykłym układzie „kaczki", czyli samolotu z usterzeniem przednim. Układ taki pozwala na lepsze wykorzystanie płata przy lądowaniu (możność zastosowania klap wyporowych) oraz zapobiega utracie stateczności przy prędkości przydźwiękowej. „Griffon" stanowi studium do naddźwiękowego myśliwca przechwytującego. Jest to jednomiejscowy średniopłat konstrukcji metalowej z płatem o bardzo cienkim profilu symetrycznym. Klapy do lądowania pomiędzy kadłubem i lotkami. Usterzenie wysokości — płytowe, umieszczone przed skrzydłami. Usterzenie kierunku znajduje się z tyłu samolotu. Do tylnej części kadłuba doczepione są także dodatkowe powierzchnie ustateczniające o ujemnym wzniosie. Podwozie trójkołowe, wciągane całkowicie do kadłuba. Silnik turboodrzutowy Atar 101F-2 o ciągu 2 950 kG (3 800 kG z dopalaniem), zabudowany w kadłubie i zasilany przez owalny chwyt powietrza umieszczony pod kabiną. W przyszłości przewidziane jest zastosowanie specjalnego typu silnika stanowiącego połączenie silnika turboodrzutowego ze strumieniowym. **(J. S.)**

DANE TECHNICZNE

Wymiary:

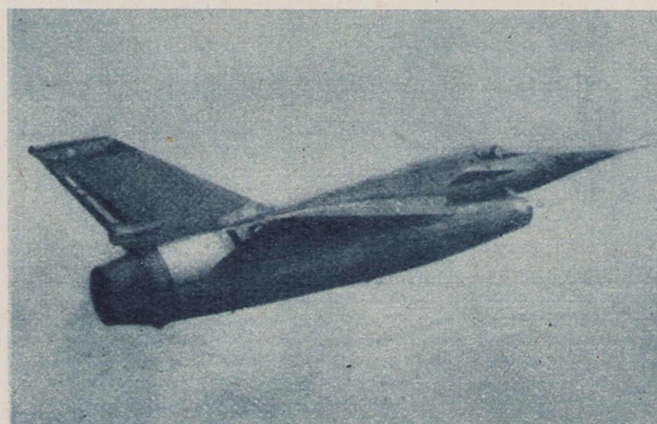
Rozpiętość	— 7,9 m
Długość	— 14,0 m
Wysokość	— 4,0 m

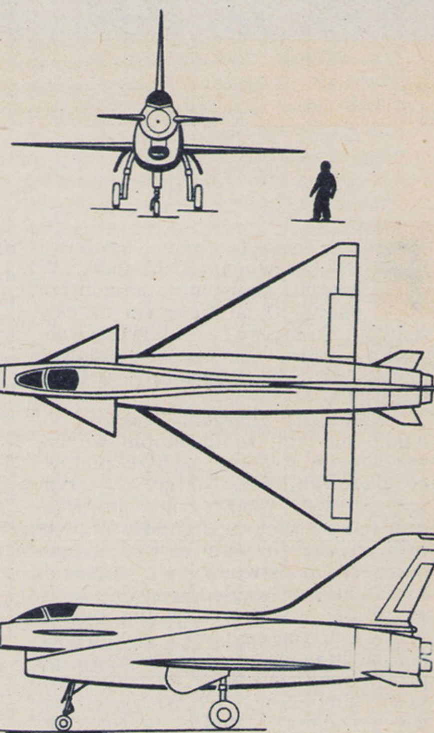
Ciężary:

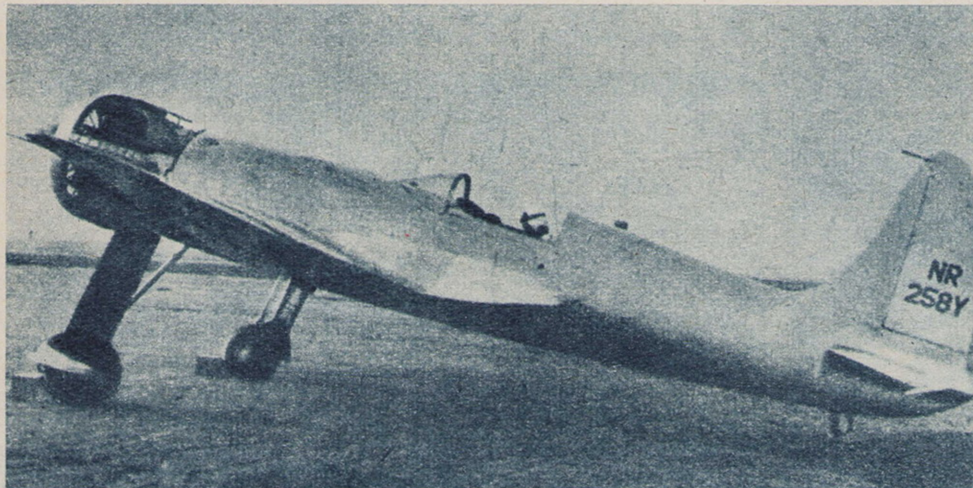
Ciężar w locie	— 6 000 kG

Osiągi:

Prędkość maksym. (3 000 m)	— 1 500 km/h (Ma=1,3)
Prędkość maksymalna przewidywana dla silnika turbostrumieniowego	— 1 800 km/h (Ma=1,7)
Prędkość wznoszenia	— 85 m/sek
Drugi prototyp uzyskał ostatnio w locie wznoszącym prędkość	Ma=1,85







HUGUES H-1 ● USA

Jeden z najsłynniejszych samolotów rekordowych lat międzywojennych. Na samolocie tym pilot i zarazem konstruktor H. HUGUES ustanowił 13.IX.1935 r. światowy rekord prędkości na bazie 3 km — 567,1 km/h.

Dnia 19.I.1937 pilot ustanowił rekord przelotu z Los Angeles do N. Jorku (3 931 km) — 7 h 28 min 25 sek (526,5 km/h). Lot odbywał się na wysokości 5 000 m.

H-1 był to 1-miejscowy, 1-silnikowy dolnopłat wolnonośny konstrukcji mieszanej. Podwozie wciągane, dwukołowe. Kabina zakryta. Silnik gwiazdowy Pratt-Whitney „Twin Wasp Junior" SAG (700—750 KM). Zbiorniki paliwa (960 l) w płacie i kadłubie.

Śmigło 2-łopatowe, metalowe Hamilton, przestawialne, o stałej liczbie obrotów. H-1 był w owym czasie szczytowym osiągnięciem techniki.

DANE TECHNICZNE: Rozpiętość — 7,62 m, długość — 8,23 m, pow. nośna — 12,82 m². Ciężar własny — 1 707 kG, w locie — 2 497 kG, obc. pow. — 194 kG/m². Prędkość max. — 567 km/h, przelotowa — 515 km/h, pułap — 6 500 m, zasięg — 4 000 km. **(x)**

Mgr inż. STEFAN GAJEWSKI
z-ca prof. Politechniki Krakowskiej

SAMOLOTY A LOTNISKA



Wzrost długości pasów startowych lotniska w Genewie: 1950 r. — 2 000 m, 1957 — 2 600 m, 1960 r. — 3 900 m.

PODSTAWĄ pracy lotnictwa są, jak wiadomo, lotniska. W dotychczasowym, zasadniczo około 40 lat liczącym okresie rozwoju lotnictwa — obowiązywała zasada, którą można krótko sformułować można tak: **„Jakie samoloty — takie lotniska"**.

Praktyczne znaczenie zasady polegało na tym, że im stopniowo coraz większe i coraz szybsze płatowce budowali konstruktorzy — tym inżynierowie lądowi musieli urządzać coraz większe lotniska. Z wielu względów, ogólnie mówiąc gospodarczych, państwowych i regionalnych, jak i ze względów czysto technicznych — ważną i istotną byłaby odpowiedź na pytanie: czy wobec obserwowanego obecnie dalszego, po prostu fantastycznego wzrostu prędkości samolotów i ich wielkości, nadal postępować będzie wzrost lotnisk?

Chcąc dać rzeczową odpowiedź na ten temat — trzeba przeprowadzić pewną analizę wzajemnej zależności cech samolotów od warunków, z jakimi samoloty te spotykają się na lotniskach. Jeżeli chodzi o maszyny będące już w użytkowaniu, to analiza powyższa oprzeć się może na ich konkretnych danych, odnośnie jednak samolotów rekordowych i będących dopiero w stadiach prób oraz doświadczeń, to trzeba być bardzo ostrożnym we wnioskowaniu na przyszłość. Przede wszystkim dlatego, że o ile publikuje się rekordowe osiągi danej maszyny w locie na tej czy innej wysokości — to niemal z reguły pozostaje tajemnicą prędkość lądowania, a to właśnie jest decydujące dla wielkości lotniska.

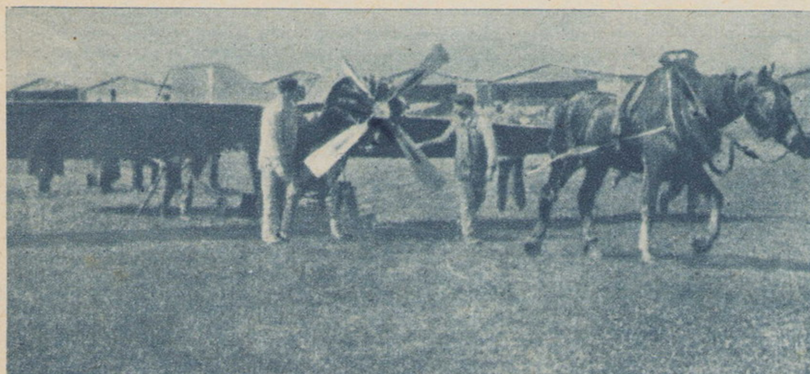
Jedna z kilku naukowych definicji lotniska określa go jako **transformator zmieniający dwuwymiarowy ruch samolotu na trzywymiarowy w chwili startu i odwrotnie — w chwili lądowania.** Ta, będąca bardzo istotną, zmiana wymiarowości ruchu odróżnia w sposób zasadniczy lotnisko od stacji kolejowej czy dworca autobusowego, bądź portu wodnego — w których to urządzeniach zmienia się wprawdzie rodzaj ruchu, ale pozostaje on zawsze dwuwymiarowy czyli płaski, a nie przestrzenny. Dlatego lotniska nie można traktować jako jedynie większego lub mniejszego obszaru terenu z odpowiednimi urządzenia, gdyż z jego codzienną pracą związana jest ściśle przestrzeń powietrzna nad samym lotniskiem i nad jego okolicą, czyli w każdym przypadku ściśle określonym tzw. **rejonem lotniska.**

Rozpatrując wzajemną zależność lotnisk od samolotów i odwrotnie uzmysłowić sobie warto, że jak ryba stworzona jest do przebywania w wodzie, tak samolot budowany jest do latania, czyli wszystko w nim jest dostosowane do przebywania w żywiole powietrznym. Na ziemi jest to bardzo niezdarny pojazd kołowy, mogący się poruszać powoli — jakby z pewnym trudem ze względu na brak napędu kół podwozia. Ponadto dzięki posiadanym skrzydłom, a co za tym idzie szerokości niespotykanej u innych pojazdów, nie może on korzystać ze zwykłych dróg kołowych, lecz wymaga bardzo szerokich dróg specjalnych — ogólnie mówiąc — lotniskowych, wyróżniających się tym, że trzeba je liczyć na znacznie większe obciążenie przypadające na jedno koło pojazdu, niż to się liczy na drogach samochodowych.

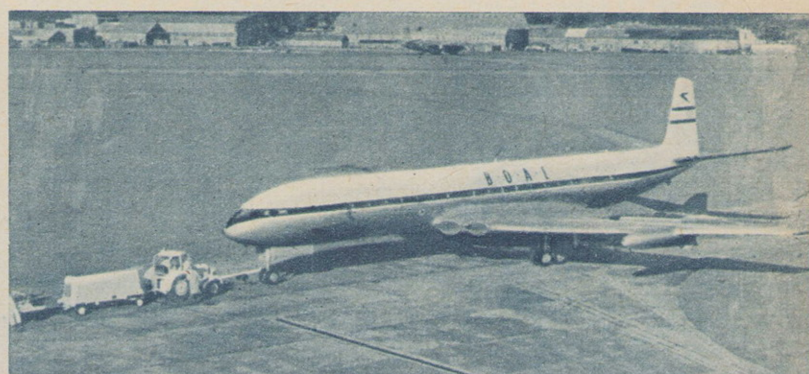
Z tego faktu wynika, że w powietrzu latają „pojazdy" cięższe od tych, jakie jeżdżą po ziemi! Jest to swoisty paradoks, polegający na tym, iż nie każdy samolot musi być cięższy od walca drogowego lub traktora czy też czołgu, ale bywają już wielkie samoloty transportowe, których ciężar z pełnym ładunkiem wielokrotnie przekracza ciężar np. 40-tonowego czołgu. Dlatego międzynarodowe przepisy ICAO przewidują dla dużych lotnisk (tzw. klasa A) obliczeniowe obciążenie w wysokości 45 ton na jedno koło podwozia, podczas gdy na drogach przyjmuje się najwyżej 7 ton, a dla mostów kolejowych maksymalne obciążenie na jedno koło parowozu nie przekracza 15 ton.

Wprawdzie konstruktorzy płatowców, chcąc zapewnić wielkim transportowcom możność lądowania na przeciętnych lotniskach i dawniej budowanych cieńszych betonowych drogach startowych, wprowadzają coraz częściej podwozia wielokołowe, ale mimo to samoloty, z punktu widzenia czysto lotniskowego, nie przestają być najcięższymi wehikułami lądowymi, wymagającymi nawierzchni bardziej wytrzymałych od nawierzchni dróg samochodowych czy kolejowych.

Zdarzały się już bowiem wypadki, że pod wpływem ciężkiego lądującego samolotu droga startowa wykazywała pęknięcia, bądź nawet załamywały się jak lód całe rzędy płyt betonowych. Wysiłki konstruktorów lotniczych w kierunku zmniejszenia obciążeń przypadających na jedno koło podwozia przez stosowanie kół podwójnych na jednym goleniu podwozia, a nawet czterech (tzw. „diabolo") oraz zwiększania wymiarów pneumatyków dla wielkich samolotów — świadczyły jakby o tym, że rozpoczął się odwrót od wspomnianej na wstępie zasady: „Jakie samoloty — takie lotniska". Nie odstępując ani na chwilę od dążenia do zwiększania prędkości lotu oraz wzrostu ciężaru transportowców, konstruktorzy przy projektowaniu nowych maszyn coraz większą uwagę zwracali się na dostosowywanie ich cech do stanu istniejących lotnisk. Chodziło tu nietylko o zmniejszenie obciążeń jednostkowych na nawierzchnię lotniskową, ale również o skrócenie długości startu oraz lądowania o tyle, aby nowe samoloty mogły korzystać z dróg startowych będących przeważnie już wydłużonymi do wymiarów maksymalnych na jakie pozwalała topografia i rzeź-



Transport lotniskowy samolotu w 1912 roku. W zupełności wystarczał wtedy koń.



To samo lecz czterdzieści pięć lat później. I znów konie, ale.. mechaniczne.

ba terenu. A więc poza wspomnianymi przeróbkami kół podwozia zaczęto coraz liczniej stosować różnorodne, znane na ogół, środki służące z jednej strony do zwiększenia ciągu w chwili startu ciężkiej maszyny, a z drugiej urządzenia zmniejszające prędkość lądowania, a co za tym idzie i długość lądowania. Rozpowszechniło się bardzo stosowanie hamulców kół podwozia oraz różnego rodzaju klap, zaczęto też stosować urządzenia zmieniające kierunek działania ciągu silnika na odwrotny w chwili lądowania itp.

Wysiłki w kierunku zmniejszenia prędkości lądowania miały na celu nie tylko zagadnienia eksploatacji lotnisk, ale również zwiększenie bezpieczeństwa samych samolotów, nie można więc twierdzić, że nastąpiło wprowadzenie zasady „takie samoloty — jakie lotniska". Byłoby to oczywiście przesadą. Ale wzajemna zależność znacznie się zaostrzyła w ciągu ostatniego dziesięciolecia.



Radziecki samolot turbośmigłowy An-8 „Ukraina". Dzięki specjalnej konstrukcji wielokołowego podwozia, ogromny samolot zabierający 94—126 pasażerów może być użytkowany nawet na lotniskach trawiastych.

Trzeba tu wziąć pod uwagę fakt, że wzrost prędkości lotu będzie postępował nadal.

Hasło latania coraz wyżej i coraz prędzej realizowane jest z całą konsekwencją. O ile jednak wzrost prędkości lotu jest zaiste fantastyczny — to w przeciwieństwie do niego zwiększenie prędkości pojazdów lądowych postępuje bardzo powoli i ze zrozumiałych względów nie posiada prawie żadnych perspektyw. Dla samochodu prędkość 120 km/h — wprawdzie nie jest rekordowa, ale praktycznie wymaga specjalnych dróg czyli autostrad, ponieważ na zwykłych staje się już niebezpieczna. Podobnie przedstawia się sprawa na kolejach żelaznych, gdzie na stosunkowo niewielu odcinkach udaje się przekroczyć 100 km/h — a projektuje się, że w przyszłości pociągi atomowe na specjalnych szerokich torach (4,5 m) będą rozwijały prędkość rzędu ok. 200 km/h. Widzimy za tym, że maksymalne wielkości użytkowe (nie mówiąc o rekordach) na lądzie — są minimalnymi użytkowymi prędkościami w powietrzu, zwłaszcza dla samolotów komunikacyjnych.

Wspomniany fakt, iż większość samolotów tzw. klasycznych (czyli startujących i lądujących stycznie do powierzchni ziemi) rozpoczynając swój lot i kończąc go przekształca się w ciężkie wehikuły lądowe podlegające prawom ruchu na nawierzchniach różnego typu — sprawia, że prędkości tego ruchu na lotnisku nie mogą zbytnio odbiegać od podanych powyżej prędkości pojazdów lądowych. W pierwszym okresie rozwoju lotnictwa prędkość lądowania rzędu 70—80 km/h była uważana za wielką tym bardziej, że lądowanie odbywało się praktycznie na dużej łące. W dalszym rozwoju potrafiono lądować z prędkością 100—120 km/h na nawierzchni trawiastej, która od zwykłej łąki różniła się łagodnymi zmianami spadków i odpowiednio dobraną mieszanką traw tworzących darninę. Wreszcie na sztucznych nawierzchniach czyli na drogach startowych szybkie samoloty zaczęły lądować z prędkościami rzędu 150, 180 a nawet 200 km/h. Dziś prędkości te wzrosły dla niektórych samolotów odrzutowych do 250 km/h, co już jest wysoce niebezpieczne dla maszyny. Według zdania fachowców najwyższą, jaką w ogóle można dopuścić prędkością lądowania, jest 350 km/h, co jednak nie może być osiągnięte na przeciętnych lotniskach, gdyż wymaga nie tylko wielkiej długości ale i niesłychanie starannego wykończenia nawierzchni drogi startowej oraz pieczołowitej eksploatacji lotniska. Z drugiej strony występuje warunek wytrzymałego podwozia oraz nadania kołom samolotu dużej prędkości obrotowej jeszcze w powietrzu czyli przed dotknięciem ziemi.


Nowoczesny port lotniczy w Wichita (USA). Widoczna wieża kontrolna, budynki portowe oraz obszerna płyta przeddworcowa. Półkoliste zabudowania na przednim planie — to dojścia pasażerskie, dalej — postoje samochodowe. Z prawej — hangary dla samolotów lekkich.

Wiemy, że w całkowitym przebiegu lądowania da się rozróżnić pięć następujących po sobie faz, stanowiących jak powiedzieliśmy wyżej transformację ruchu w powietrzu czyli trójwymiarowego na ruch po ziemi (dwuwymiarowy). Fazy te to: 1. Podejście do lądowania, 2. Wyrównanie, 3. Wytrzymanie i przyziemienie, 4. Dotknięcie ziemi kołami, 5. Dobieg.

Dobieg tylko wyjątkowo może się zakończyć całkowitym zatrzymaniem samolotu na drodze startowej, a normalnie jako koniec dobiegu liczy się ten moment, w którym maszyna na tyle wytraciła prędkość, że może bezpiecznie zacząć tzw. **kołowanie.** Poszczególne typy samolotów mają oznaczoną bezpieczną prędkość kołowania i gdy pilot widzi, że maszyna wytraciła nadmiar prędkości — ma prawo skręcić z drogi startowej na drogę manipulacyjną lub (jeżeli jest lekki) na pobocze trawiaste. Może też zawrócić na drodze startowej w celu skierowania się możliwie najbliższą trasą do portu.

W czasie dobiegu czyli w końcowej fazie lądowania samolot stanowi, z punktu widzenia czysto lotniskowego, wehikuł przeważnie ultraszybki (zwłaszcza, jeżeli chodzi o nowoczesne płatowce transportowe, których prędkość lądowania przekracza 120 km/h), natomiast w fazie kołowania nie odbiega on prędkością od przeciętnych drogowych pojazdów mechanicznych (około 40—50 km/h).

Jest jasne, że o technicznych cechach lotniska, a więc przede wszystkim o jego wymiarach — decyduje ruch samolotów nie tylko na samym polu wzlotów, lecz również nad lotniskiem i nad terenami przyległymi do niego.

SZYBOWCE i SAMOLOTY W RUMUNII

Lotnictwo sportowe w Rumunii może pochwalić się szeregiem udanych własnych konstrukcji, zarówno szybowcowych jak i samolotowych.

1 — Oto MR-2 dwusilnikowy samolot dowozowy, a także dla szkolenia skoczków spadochronowych. Podwozie wciągane w locie do gondoli silnikowych.

2 — Najnowsza konstrukcja rumuńska, samolot szkolno - turystyczny RG-6.

3 — Szybowiec wyczynowy „Partizan".

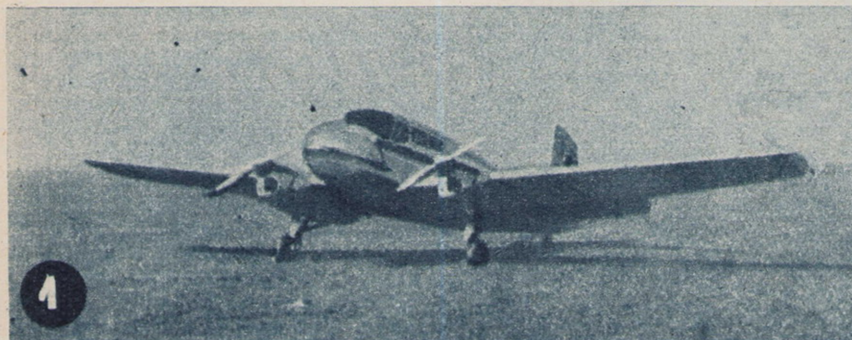
4 — Dwumiejscowy szybowiec akrobacyjny oznaczony inicjałami CT-2. Charakterystyczne jest umieszczenie pod kadłubem przedniego koła.

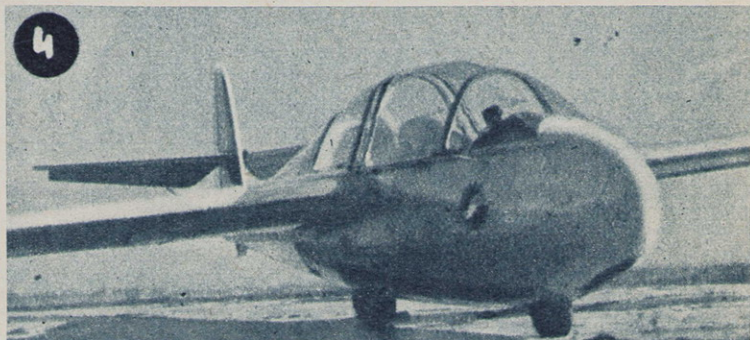
5 — Samolot wielozadaniowy IAR-817.

6 — Nowa wersja „rury", znanej z zawodów międzynarodowych w Lesznie, nosi oznaczenia IS-3 „tubul". Konstrukcja inż. Josifa Silimona.

Wszystkie zdjęcia „Aripile Patriei"

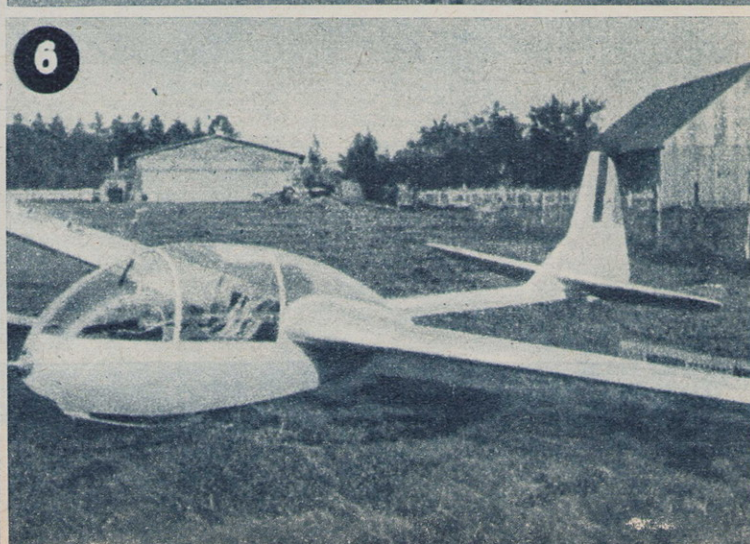












Poniżej publikujemy fragmenty wspomnień byłego członka Aeroklubu Krakowskiego Juliusza Kleina, zamieszkałego obecnie w Toronto (Kanada). Wspomnienia te zamieszczamy z okazji XXX rocznicy powstania Aeroklubu Krakowskiego, która przypada w bieżącym roku.

Redakcja



SKRZYDLATE *Krakusy*

JULIUSZ KLEIN

RWD-8 STARTUJE BEZ PILOTA ● TURYŚCI POWIETRZNI CAŁĄ GĘBĄ ● NALOT SAMOLOTU Z CZEKOLADKAMI ● TEN SZCZENIAK W NADMIARZE ZAPEWNIE EMOCJI ZABLOKOWAŁ MI STERY.

AEROKLUB Krakowski — instytucja autonomiczna i afiliowana do Aeroklubu Rzeczypospolitej — to jakby mała grupa społeczeństwa. Najważniejsze, że scementowana była wspólną pasją-słabostką: lataniem. W przeciwieństwie do niektórych ugrupowań ludzi o podobnych umiłowaniach sportowych jak na przykład Klub Jazdy Panów czy też Golf'a, gdzie jednak wymagany był pewien cenzus majątkowy lub pozycja społeczna — Aeroklub Krakowski łączył i grupował w harmonijną całość nie tylko przedstawicieli stanu średniego ziemi krakowskiej, lecz i tych z dołów drabiny społecznej.

Odznakę klubu nosił czy też przechowywał prezes i dyrektor miejscowej instytucji finansowej, dowódca korpusu, litograf i właściciel taksówki, na równi z lekarzem-ginekologiem, absolwentem wydziału prawa i medycyny, fotograf uliczny, architekt i urzędnik handlu i przemysłu. Kilkunastu oficerów i podoficerów miejscowego pułku lotniczego, robotnicy, uczniowie i uczennice szkół średnich, harcerze i kupcy, uzupełniali małym znaczkiem swój garnitur. W sumie — do dwustu członków płacących składki.

O ile funkcje reprezentacyjne we własnym dobrze zrozumiałym interesie powierzaliśmy chętnie i bez żalu na dorocznych walnych zgromadzeniach miejscowym luminarzom, powołując ich na prezesów, członków komisji rewizyjnej, komitetu organizacyjnego Lotu Południowo-Zachodniej Polski czy różnych „ad hoc" formowanych komitetów, o tyle zasadnicze stanowiska w klubie, mające wpływ na nasze akcje sportowe, szkoleniowe lub propagandowe staraliśmy się obsadzać ludźmi młodymi, prężnymi i niezależnymi od czynnika publicznego.

Sekretariat i kierownicy trzech sekcji sportowych klubu, a mianowicie samolotowej, szybowcowej i balonowej oraz wszyscy nieomal członkowie Komisji Sportowej z zasady wybierani byli spośród aktywnych pilotów.

Rzecz prosta, od członków-seniorów piastujących funkcje w zarządzie klubu nie żądaliśmy wykazania się sprawnością pilota czy nawigatora. Domena ich pracy związana była ze znalezieniem zasobów finansowych dla narastających potrzeb klubu, dość delikatnej natury kontaktem z Aeroklubem RP, LOPP-em, Departamentem Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji, Ośrodkiem PWL i wojskiem.

Niespożytej energii doktora Chodorowskiego (zginął w obozie koncentracyjnym), wicewojewody Małachowskiego (zlikwidowany przez okupanta) czy też doktora Michalika, naczelnego lekarza 2 pułku lotniczego — zawdzięczał Aeroklub Krakowski swoją prężność w ostatnich latach przedwojennych.

Cele i zadania klubu zwiększają się z czasem, przekraczając ramy statutowe. Stworzono i przeszkolono Eskadrę Harcerską, objęto szkoleniem i treningiem kilku pilotów miejscowego PW Pocztowego, przeszkolono pewną ilość kandydatów na pilotów szybowcowych na próbnym szybowisku w Bodzowie pod Krakowem. Pogruchotanymi kończynami i bardzo poważnymi obrażeniami przypłacił próbę wylatania lepszego czasu dla podniesienia kategorii szybowiska — kierownik tegoż ośrodka, członek aeroklubu Włodarkiewicz.

W wolnym bardzo tempie, stopniowo, klub przeprowadza prace niwelacyjne na terenie Pasternik pod Krakowem, pragnąc z czasem, wobec przesilenia lotniska rakowickiego, przenieść tam swoje lotnisko. Ginie na nim zupełnie niepotrzebnie jeden z członków aeroklubu w nierozsądnej, sprzecznej z przepisami i zdrowym rozsądkiem na niskiej wysokości wykonanej „beczce". Uczeń-pilot wychodzi względnie cało.

Na szybowisku pod Nowym Sączem czy Nowym Targiem, łącznie z LOPP-em, instruktorzy AK szkolą świeży narybek pilotów.

Doktorze Bazarnik! Chyba ochłonęły Wam szybko amory i rozwiały się bezpowrotnie perspektywy miłego przelotu gdzieś ponad szczytami Tatr w towarzystwie czarującego dziewczęcia!

Tuż przed startem do tak mile zapowiadającego się wypadu w nieznane nieztropnie pozostawiacie dziewczę na fotelu RWD-8, żadne krajoznawczych emocji, a sam, w sposób jeszcze bardziej nierozsądny, zapuszczacie silnik, który co za pech!... gaśnie Wam na środku lotniska przy kołowaniu na start.

Zaskoczył smok, ale rączka gazu, czy przez Was na zbyt dużych obrotach pozostawiona, czy z pomocą strwożonego dziewczęcia — znalazła się nagle zbyt blisko położenia „pełny gaz"! Ku Waszemu osłupieniu maszyna startuje... z pilotem na ziemi!

Mogło się to skończyć tragicznie. Dla nas obserwujących z odległości paruset metrów, a niedomyślających się co się właściwie tam dzieje, wyglądało to raczej arcy-zabawnie! Bo jakżeż mogło się inaczej wydawać?

W czepku rodzony!

Zdołaliście zawisnąć u skrzydła samolotu i doskoczyć do kabiny. Płatowiec, pod Waszym ciężarem, z silnikiem na średnich obrotach, poczyna zataczać po lotnisku coraz szersze spirale, niczym ten na łańcuchu karuzeli w Wesołym Miasteczku! Wisząc jedną ręką u wcięcia tylnej kabiny — niesamowitymi susami staracie się dotrzymać kroku harcom figlarnej maszyny. Drugą usiłujecie zanurzyć do wnętrza kabiny i dosięgnąć dźwigni gazu!

Krzyczeliście coś, co warkot silnika zagłuszał i do naszych uszu nie dochodziło. Prawdopodobnie „błagaliście" dziewczę o przesunięcie gazu od siebie. Nie wiem kto tę rozsądną czynność wykonał — maszyna bowiem stanęła, a dziewczę, pełne emocji z pierwszego jej przelotu nad Tatry — pognało do autobusu, a Wy za nią. Nie widziałem Was więcej w roli powietrznego przewodnika nad ośnieżone góry.

Oj, góry, te góry! Kusiły one nas — kusiły srogo!

Niewiele, bo raptem kilkanaście minut lotu trzeba było, aby podziwiać ich urok. Na całej długości od Czeremoszu poprzez Poprad do Olzy — skala przeżywanych wrażeń była niewymierna. Te Howerle, Poprady, Paraszki, Jaworzynki, Turbacze, Babie Góry i Zwardonie z masywem Wysokich Tatr w pośrodku — to dla nas jedna Wielka Awantura.

Przykryte lodem i śniegiem, zielenią smreków, buków, sosen i jodeł, turnią nagiego granitu czy halami nęcące, powiewem halniaka czy bawełną mgły owite — to jeden ciągły, żywy, pulsujący, plastyczny teren punktowany i eksploatowany setkami naszych lotów.

Bramami wlotowymi bywały dla nas łoża Białej, Soły, Raby, Popradu, Dunajca, Prutu czy Oporu. Zasmakowawszy w lotach koszących tuż przy ziemi, czy muskając podwoziem czuby świerków, harcowaliśmy bezkarnie w korytach rzek czy strumieni. Przewalali ze skrzydła na skrzydło w ich krętych dolinach czy kotlinach — zerkali do Schronisk PTT rozsianych tu i ówdzie — odrywali na moment obsługę stacji i punktów obserwacyjnych służby meteo, wykreślając spirale poniżej kopuł Turbacza, Łysiny czy Babiej Góry.

Notowaliśmy nasilenie turystów w wagonikach kolejki linowej na Kasprowy Wierch. Wspinaliśmy się Goryczkową, by w moment później, przerzuciwszy płatowiec w ślizg, spłynąć, przy charakterystycznym, ale jakże mile ucho łaskoczącym poświście zastrzałów, w dół... Gąsienicową, ku dalszej nowej przygodzie.

„Zrezygnuje Pan z latania... do końca roku powiedzmy"... Cóż mógł rzec pilot Czupryk, którego dotyczył ten werdykt komendanta Ośrodka PWL. Płachta dziennika, ze zdjęciem maszyny spływającej równolegle do wagoniku kolejki z Kasprowego Wierchu, z wyraźnymi znakami rejestracyjnymi SP—... była dostateczny corpus delicti.

Stan robót na zaporach wodnych, Soły czy Rożnowa, był nam tak swojski jak widok bara-

Zdjęcie u góry: Kasprowy Wierch.
Foto: St. Maysenhalter

niej czapicy i wypuszczonej za pas koszuli „Bojka" gdzieś spod Paraszki czy Hucuła spod Howerli lub upierzony i umuszelkowany „kapelusik" Górala ze Spisza oraz Orawy.

Szyby gazowe Daszawy, banie ropy „Polmi nu", wieże wiertnicze Borysławia, kopalnie soli potasowych w Stebniku czy Kałuszu, na równi ze źródłami „Naftusi" Truskawca czy Zakłady Zdrojowe Rymanowa — Iwonicza — Swoszowic — znaliśmy na pamięć. Lemkowie przy wyrobie gontów, wychowankowie ekskluzywnego Zakładu Jezuitów w Chyrowie czy „pensjonariusze" Wiśnicza, w czasie ich gier czy przechadzek — wszystko to podpatrzyliśmy, a później omawialiśmy! Byliśmy całą gębą pilotami-turystami.

Okazji do lotów, specjalnie dla grupy przygotowującej się do zawodów nie brakowało. Były nimi loty propagandowe i pasażerskie na rzecz LOPP-u ze zwykłym rozrzucaniem ulotek nad osiedlami. Była zaprawa do zawodów i same zawody lotnicze. Było holowanie do portu macierzystego szybowców lądujących po przelotach w terenie.

Ba, nawet sam Wedel, nie mogąc użyć swojego pilota i maszyny do zrzutów spadochroników reklamowych z ładunkiem czekoladek nad koloniami letnimi dzieci w okolicach Raby (z powodu zakazu lotów w strefie przygranicznej) umożliwił mi parogodzinne harce na jego rachunek.

Ambicją każdego ucznia-pilota po „wylaszowaniu się" z dwusteru, wykonaniu warunków i wylataniu pewnej ilości godzin, było uzyskanie (po zdaniu uprzednio specjalnego egzaminu w DLC MK) licencji pilota turystycznego upoważniającej go do dalszych, samodzielnych przelotów turystycznych i intensywniejszego treningu. Obowiązujące przepisy uniemożliwiały im wylatanie wymaganej ilości godzin samodzielnie. Zmuszeni byli je odbywać w towarzystwie pilota z licencją. Stąd — częste propozycje dla pilotów-seniorów ze strony narastającego narybku lotniczego. Wtajemniczaliśmy tę młodzież w arkana pilota-nawigatora oblatując tereny Podkarpacia czy Śląska, zwykle w gorszych warunkach atmosferycznych, dla tym lepszej zaprawy nawigacyjnej. Od czasu do czasu wpadał transport maszyny z hali montażowej czy demontaż — wszystko to umożliwiało nam zaspokajanie głodu latania.

Kilku z nas wyrobiło się z czasem na nieprzyzwoitych łowców podobnych okazji. W rezultacie ze skromnego kontygentu DLC MK, wynoszącego raptem sześć godzin lotów rocznie, pokrywającego na przykład jedynie trasę lotu Kraków — Lwów — Kraków — nasz pozaprzydziałowy kontygent przekraczał — nie tyle własnym sumptem ile uzyskany sprytem — ponad sto godzin lotów per annum, a ten dawał już duże możliwości dla utrzymania się w formie.

Sto godzin w powietrzu rocznie to ekwiwalent i perspektywa paruset startów i lądowań, kilkudziesięciu trójkątów nawigacyjnych czy przelotów turystycznych. Nie sądzę, aby roczniki Dęblina miały wyższą średnią roczną latania. Musieliśmy myśleć o sobie. Centusie z Krakowa nie miały zaplecza. Flankujące nas kluby — Lwów z Zagłębiem Borysławskim i Polminem, Katowice z ciężkim przemysłem — miały potencjalne, nam odpadające, możliwości zagrania na czulszej strunie serca prezesa jakiejś Grupy Naftowej czy Koncernu Węglowego.

Niejedna cysterna benzyny z tych źródeł wytrysnęła dla wspomnianych klubów. Przypuszczam, że dzięki podobnym, pozaetatowym przydziałem paliwa — Lwów pozwalał sobie na tego rodzaju imprezy jak grupowy lot demonstracyjny maszyn i szybowców do Rumunii, wystawianie sześciu maszyn do poważniejszych zawodów krajowych, pożerający kilometry i paliwo hol szybowców wyczynowych startujących ze stoków Bezmiechowej.

Szanujący się, rozsądny pilot doby dzisiejszej, w żadnym wypadku z nadmiarem ochoty nie wzbiłby się w powietrze na samolotach, które w okresie lat 1928—1933 stanowiły trzon parku lotniczego w naszym aeroklubie. Był on przede wszystkim nieliczny, różnorodne skrzynki latające, rupieć z demobilu, wybrakowane przez wojsko pudła na szmelc. Nadawały się bardziej do muzeum niż do latania.

Hanriot, Morane, Caudron, Fokker! Cóż za swojskie nazwy! Silniki ich zachowywały się w powietrzu równie kapryśnie, jak pogoda w pewnych okresach roku na szczycie Babiej Góry. Dalsze przeloty nad terenem trudnym — to ciągłe narażanie na szwank całości własnych kości. Nie maszyna podporządkowywała się pilotowi, lecz tenże znajdował się pod jej przemożnym wpływem. Ona górowała. Lot taki wymagał nielada hartu i zawziętości, ciągłego wsłuchiwania się w rytm pracy silnika, stałego wypatrywania ewentualnych pólek dla przymusowego lądowania.

Zawody lotnicze tego pionierskiego okresu, siłą rzeczy, ograniczały się do skoków od punktu do punktu. Mowy nie było o obarczeniu załogi poważniejszym zadaniem nawigacyjnym. Zresztą z zasady pilotowi towarzyszył w tych okresach zawodowy mechanik lotniczy, podtrzymujący na każdym etapie dychawiczny silnik znanymi mu jedynie sposobami.

Piloci turystyczni tego niemowlęcego okresu, tak naszego klubu (Tyrała, Działowski, Kulpiński — wszyscy zginęli jako piloci RAF-u czy Chałupnik, Sido, Sulikowski) jak i innych klubów terenowych, to par excellence pionierzy polskiego lotnictwa sportowego.

Nierzadkie były wypadki rozlatywania się maszyny w powietrzu! Często silnik „wybudował się" i... lądował oddzielnie! „Latające trumny" — lapidarne, a w tymże okresie dość popularne powiedzonko — dostatecznie charakteryzuje „niezawodność" naszych maszyn.

Niewiele chyba myśli przemknęło w głowie mechanika naszego klubu — Kubiczeka (rozszarpany bombą w nalocie na lotnisko w Krakowie), gdy w czasie jednego z przelotów nagle — zamiast swojego silnika — ujrzał się w roli widza w loży teatralnej z otwartym, pełnym horyzontem przed sobą. Za wstęp do tej niezwykłej loży zapłacił względnie tanio — kilka żeber pogruchotanych, płatowiec spłynął „liściem". Pilot S. odniósł cięższe obrażenia.

Niewiele miałem i ja czasu na rozmyślania, ale dostatecznie dużo, aby uzmysłowić sobie, że sytuacja przedstawia się raczej niezbyt różowo, gdy pewnego marcowego popołudnia, na dwusterze, pnąc się ostro w górę po starcie i mając jeszcze usterzenie nad linią lotniska, a dachy koszarów pod piastą śmigła, zawory jednego z cylindrów gwiazdowego Gnome-Rhone poszły w drobiazgi w moim „Moranie-Parasolu".

„Puść" — zaryczał w tubie głos instruktora. Puściłem. Zadarta nosem maszyna na małej prędkości, niskiej wysokości, jak kamień zwala się w dół. Przeszła... nad czerwonymi dachówkami zabudowań i pod ostrym, prawie czterdziestostopniowym kątem w zetknięciu z podłożem pobliskiego fortu rozlatuje się na drzazgi!

Pękły parciane pasy ochronne. Podstawa nosa i kość policzkowa wgniotły owiewkę wykonaną z jakiegoś tworzywa sztucznego. Wyleciałem jak z procy, lądując grzbietem w odległości dziesięciu metrów na twardej, zamarzniętej grudzie. Wyplułem część mojego uzębienia wraz z krwią zatykającą krtań. Zemdlałem! Ale na moment przedtem błoga, miła świadomość: mam jednak łut szczęścia, bo ani się nie upiekę w gruchocie, ani nie utraciłem wzroku!

Na sekundę przed kraksą — podświadomie zalecenia starszej braci lotniczej — chroń oczy — materializują się w gwałtownym zrywie okularów z czoła. Poszły gdzieś... nigdy ich nie odnalazłem, gdyby jednak pozostały w czasie zderzenia na właściwym miejscu, owiewka niechybnie wtłoczyłaby ich szkła do oczodołów. Brr... brr... Instruktor-pilot, sierżant P. poszedł na przedwczesną emeryturę.

W trzy tygodnie później, biorąc ślub, zastąpiłem moje okulary innymi, dużymi przeciwsłonecznymi, kamuflując częściowo sińce i obrzęki twarzy. Ksiądz dość podejrzliwie patrzył na mnie, splatając stułą nasze dłonie. Nowopoślubiona żoneczka uważała je za dobry omen dla rychłego ustatkowania się małżonka. Rozczarowała się, nieboże...

Niedługo potem wzbijałem się znowu w powietrze.

„Morane-Paraso!" — ta śmigła baletnica, niezrównany w wykreślaniu arabesków pod błękitem jako płatowiec, lecz o sercu-silniku astmatyka, był drugim z kolei typem szkolnym naszego turnusu.

Podstawowy pilotaż, do wylaszowania włącznie, przechodziliśmy na Hanriocie XIX czy XXIV, już nie pamiętam. Być może, gdzieś pod koniec pierwszej wojny światowej, był on chlubą konstrukcji francuskiej, groźnym „bombowsiewcą" i nielada przeciwnikiem dla eskadr Richthofen'a, lecz w roku 1934/35, w którym dane nam było zasiąść przy jego sterach, trącił on już dobrze myszką.

Nie była paka. O płaszczyznach nośnych tak szerokich, że starczyłoby na wykrajanie płatów pół tuzina współczesnych lekkich maszyn turystycznych, osadzona na podwoziu czterokołowym, z linkami gumowymi jako amortyzatory, miała jedyną ale bezcenną zaletę — mogła latać od czasu do czasu. Jej bezpieczny zasięg (o pułapie wstydzę się wspomnieć) z uwagi na stargany wieloletnią służbą silnik — wahał się około pięciu kilometrów od centrum lotniska.

DALSZY CIĄG NASTĄPI

OSTATNI LOT CZERWONEGO BARONA

DOKOŃCZENIE Z NR-U 5

I właśnie May dostał się na celownik Richthofena. Miała to być jego następna ofiara. Nigdy już nie dowiemy się czy „Latający Ułan" wyczuł w May'u nowicjusza, czy był to tylko zwykły zbieg okoliczności.

Czerwony nos Fokkera był już tylko o trzydzieści yardów od wiejącego co sił „Camela". May czuł, że zbliża się śmierć. Mógł nawet dostrzec w lusterku, przymocowanym na wysokości oczu, otwory luf karabinów systemu Spandau. Znad maski silnika wychylała się głowa w skórzanej kominiarce. Oczy słynnego strzelca powietrznego bystro patrzyły poprzez szkła okularów lotniczych. Były to oczy zaprawione w celowaniu do ludzi: spokojne, myślące, pewne siebie, a jednocześnie bezbrzeżnie zimne. Pod spojrzeniem tych oczu kobiety traciły głowy, mężczyźni drżeli.

Przez srebrzysty krąg śmigła Richthofen ujrzał teraz głowę i ramiona Maya. Spokojnie nacisnął spust. Dwa paciorki pocisków krótką serią obramowały kadłub maszyny Australijczyka. Rozbite szkło z tablicy pokładowej rozprysło się po kadłubie.

May wiedział, że szansę ocalenia dawała mu tylko ucieczka z celownika Richthofena przez ustawiczne zmiany kierunku i wysokości. Próbował więc lecieć żmijką, kopiąc co chwila ster kierunkowy to w prawo, to w lewo. As niemiecki jakby z góry odgadywał każdy zamiar młodzika. Zbliżał się lub oddalał, lecz bez przerwy siedział wciąż na ogonie „Camela". Krótkie serie co chwila dudniły po kadłubie samolotu Maya. Zrozpaczony chłopak chwycił się pomysłu chyba najgorszego: próbował wymknąć się akrobacją. W ślizgach, przewrotach, pętlach, szybko tracił bezcenną wysokość i naiwnie wystawiał całą powierzchnię swego „Camela" na celną serię, która musiała teraz nadejść w ciągu najbliższych sekund.

Kanonierzy australijskiej baterii polówek, nad którymi rozgrywał się ostatni akt dramatu, prowadzili od pewnego czasu na celownikach swych karabinów maszynowych czerwoną maszynę. Bali się jednak otwierać ognia, aby nie trafić swego. Tylko jeden celowniczy odważył się kropnąć krótką serię, gdy samoloty zniżyły się do stu yardów nad ziemią. Z kadłuba maszyny Richthofena posypały się kawałki drewna.

W tym właśnie momencie skończył swoje nurkowanie kapitan Brown. Z wysokości ponad tysiąca stóp dostrzegł on tragedię swego pisklęcia wymykającego się rozpaczliwie ze szponów orła. Momentalnie postawił „Camela" na łeb i wycelował wprost na czerwono malowany trójpłatowiec. Powoli wyciągnął samolot z nurkowania, nogami naprowadził celownik na maszynę z czarnymi krzyżami i przycisnął spust. Posłuszne Vickersy zagdakały w zgodnym unisono.

Pierwsza seria Browna trafiła w prawą stronę szerokiego kadłuba, bliżej usterzenia. Ściągnął więc lekko drążek sterowy i kule zaczęły iść w sam środek trójpłata. Brown wyraźnie widział pociski świetlne prujące kabinę Fokkera, który zachwiał się i poszedł do ziemi.

Najsłynniejszy as niemiecki został zwyciężony!

Porucznik Mellersh, który — jak sobie przypominamy — wylądował przymusowo, widział wszystko z bardzo bliska. Okazało się, że May tam właśnie próbował ostatniej swej szansy ocalenia: chciał lądować na wzgórzu, które nagle wyrosło tuż pod jego skrzydłami. Nie wiedział, że w tej właśnie chwili niesterowana maszyna Richthofena uderzyła już o zryty niezliczonymi lejami teren, zniosła podwozie i stanęła ogonem do góry. Stało się to obok kompletnie zrujnowanej wioseczki Sailly — le — Sec, w pobliżu Corbie.

Był to teren wystawiony na silny ogień ze strony niemieckiej. Artylerzyści australijscy z zaciekawieniem wysuwali głowy nakryte płaskimi hełmami ze schronów i dziur po pociskach.

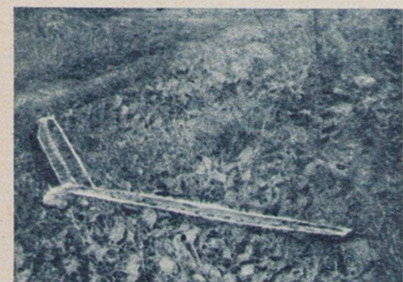
Pewien śmiały kanonier odważył się w końcu podpełznąć do strzaskanego samolotu. Leżąc przytwierdził końce sznura do resztek podwozia i na czworakach powrócił do dziury, którą zajmował ze swoim działonem. Powoli ściągnięto samolot na stronę pagórka niewidoczną przez nieprzyjaciela. Porucznik Mellersh i kanonierzy podeszli wówczas do czerwonego Fokkera.

Pilot siedział sztywno w kabinie, przytwierdzony pasami do swego fotela. Ręce i nogi jego spoczywały wciąż na sterach. Kominiarka była postrzępiona pociskami, okulary rozbite. Na ustach krzepła wąska struga krwi. Człowiek ten już nie żył.

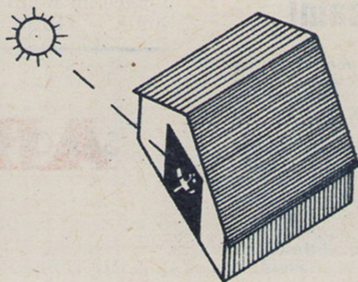
FOTOGRAFUJCIE SWOJE MODELE!

JEST wielu modelarzy, którzy nie przywiązują specjalnego znaczenia do fotografowania swych modeli. Można to tłumaczyć brakiem środków, lecz w wielu przypadkach również niedbalstwem. A szkoda, bo fotografia modelu może niejednokrotnie mieć charakter cennego dokumentu. Redakcja „Skrzydlatej Polski" wprowadziła ostatnio dobry zwyczaj dołączania do planów modeli również ich fotografii. Namawiam Was zatem, Drodzy Czytelnicy, do fotografowania swych modeli. Aby nie było jednak rozczarowania... przeczytajcie tych kilka uwag, jak należy to robić.

Najwięcej kłopotu sprawia nam fotografowanie modeli nieoklejonych — szkieletów, gdyż w tym przypadku przewidywania nasze zawodzą.



Rys. 1.

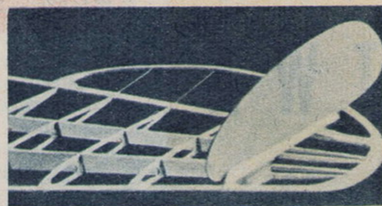


Rys. 2.

Dzieje się to dlatego, że modelarze kładą często szkielet na trawie, albo „gdzie popadnie", i nie zastanawiając się z której strony patrzą na model, zwalniają migawkę. Nic dziwnego, że zdjęcie to będzie niedobre. Trawa zamazuje jasny, odcinający się szkielet modelu. Prócz tego źdźbła krzyżują się z elementami konstrukcji i utrudniają odczytanie fotografii (rys. 1). Niektórzy podkładają czarny papier uważając, że w tym tkwi cały sekret dobrej fotografii szkieletu. Owszem, jest to już lepszy nieco sposób, lecz fotografia taka powinna być uzupełniona technicznymi sposobami (przy wywołaniu filmu) jakie stosują zawodowi fotografowie, w przeciwnym bowiem razie też nie osiągniemy „doskonałości" naszego zdjęcia. Papier nigdy nie będzie idealnie równy i do pewnego stopnia rozproszy światło, czyniąc tło szare. Ponadto cień szkieletu na papierze zakłóci w mniejszym lub większym stopniu fotografię.

Najlepszym tłem w tym przypadku jest głęboka czerń, jaką daje długa (około 6 m) zaciemniona hala, brama wjazdowa czy wreszcie sień oświetlona od wejścia. Pożądane jest, aby światło nie padało bezpośrednio na szkielet, lecz jako odbite np. od stojącego naprzeciw hali budynku (rys. 2). Unikniemy przez to przejaskrawienia zdjęcia. W czasie fotografowania otwieramy drzwi hali tylko na szerokość równą wielkości modelu i umieszczamy w nich model na nitce lub przytrzymujemy go ręką. Należy zwrócić uwagę na to, czy model jest dobrze oświetlony w całości i czy nie znajdą się na fotografii przedmioty, które mogą być w hali oraz na to, czy hala jest dokładnie zaciemniona (rys. 3).

W ten sposób można fotografować również modele oklejone, lecz tylko wtedy, gdy pokrycie ich jest koloru białego. Modele pomalowane na jakikolwiek inny kolor wyjdą na zdjęciu szaro, a nawet czarno, co nie odbije się wyraźnie od ciemnego tła. Modele te najlepiej fotografować na jasnym tle nieba. Drugim poważnym błędem jest fotografowanie z niewłaściwej strony. Przez niewłaściwe umieszczenie modelu na fotografii otrzymujemy wrażenie niejednakowej cięciwy płata. Chcąc otrzymać możliwie wierne proporcje, najlepiej



Rys. 3.

jest fotografować model lekko z góry lub z dołu, zachowując ponadto dość dużą odległość, którą następnie zmniejszymy przez powiększenie zdjęcia.

Z innych błędów spotykamy często fotografowanie modeli przy jaskrawym słońcu. Efektem tego jest płaska sylwetka modelu, na której nie znać ułożenia żeber, płaszczyzn skrzyżowanych w stosunku do siebie, ani też krawędzi styku. Jedyną radą jest tutaj cierpliwość, w którą trzeba się uzbroić i fotografować model nie przy pełnym słońcu, a nawet przy lekko pokrytym niebie.

Jeżeli chodzi o fotografowanie modeli w locie, to najlepiej fotografować je od przodu, gdyż fotografowawanie np. z boku, naraża nas często na otrzymanie zdjęcia tylko „latającego kadłuba". Zdjęcia modeli w locie powinniśmy również powiększać. Ideałem jest stosowanie teleobiektywu.

Pomówmy jeszcze krótko o fotografowaniu mikromodeli. Tego rodzaju modeli nie należy fotografować z góry lub na jasnym tle przedmiotów, ponieważ oklejony mikrofilmem model będzie wyglądał na fotografii jak by był szkieletem. Należy tak ustawić model, aby światło odbijało się od pokrycia częściowo z blaskiem, co uwidoczni charakter modelu.

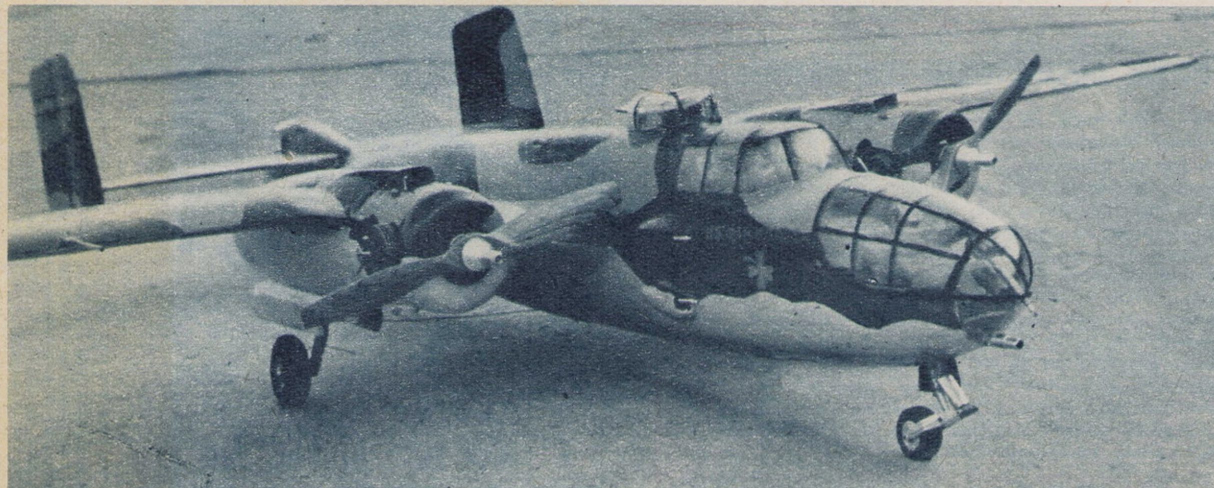
Do fotografowania modeli najlepiej jest używać filmu o czułości 17/10 DIN. Czas naświetlania powinien wynosić: przy jaskrawym słońcu — 1/50 sek, przy lekko pokrytym niebie — 1/25 sek, a przy niebie zachmurzonym całkowicie — 1/10 sek, zachowując w każdym przypadku przesłonę 9. Wyżej podane czasy naświetlania zmieniamy przy fotografowaniu modeli w locie, skracając je do 1/100 lub 1/250 sek. Zmniejszając przesłonę, należy pamiętać o zwiększeniu czasu naswietlania i odwrotnie. Chcąc natomiast zachować dobrą głębię ostrości, najlepiej jest obejrzeć uprzednio model na matówce. Częściową pomocą w doborze odpowiedniej przesłony będzie dołączona tabela 1. W przypadku, gdy w aparacie znajduje się słaba migawka, możemy częściowo wybrnąć z tego zwiększając odległość obiektywu od modelu.

MIECZYSŁAW SKOWROŃSKI

Tabela 1

Przy stałej odległości (4 m) od obiektywu do środka ciężkości modelu niezależnie od jego rozmiarów	Rozmiar modelu		Przesłona	Czas naświetlania w sek
	Odległość od najbliżej położonego punktu modelu przed obiektywem	Odległość od najdalej położonego punktu modelu przed obiektywem		
	3,0	5,9	9	1/10
	3,3	5,2	6,3	1/25
	3,5	4,8	4,5	1/50

Zdjęcie modelu samolotu Mitchell, konstrukcji J. Tomaszewskiego.



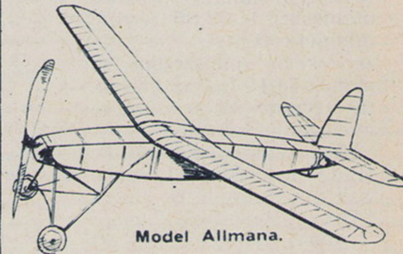
ENCYKLOPEDIA małego lotnictwa

• 4 •

Alkohol etylowy — Spirytus denaturowany. Znajduje zastosowanie jako składnik paliwa w silnikach ze świecą żarową lub iskrową. Podwyższa nieznacznie liczbę obrotów silnika.

Alkohol metylowy — Inaczej spirytus drzewny. Stosowany jest jako dodatek do paliwa w silnikach modelarskich, a także jako rozpuszczalnik lakierów spirytusowych. Chemicznie czysty i bezwodny alkohol metylowy zawierający tlen, pozwala na nieznaczne zwiększenie obrotów silnika. Dodatek tego alkoholu stosuje się przy silnikach ze świecą żarową lub iskrową. Mieszanka paliwa składa się z benzyny i alkoholu metylowego w stosunku około 5:1.

Allman, J. B. — Anglik, zwycięzca zawodów modeli z napędem gumowym o puchar Wakefielda w roku 1934. Model jego górnopłata uzyskał długotrwałość lotu 1 min 58,8 sek. Wał śmigła zaopatrzony był w przekładnię zębatą o stosunku 3:1. Model charakteryzował się krótką pracą silnika gumowego i stromym startem.



Model Allmana.

Aluminium — Metal o ciężarze właściwym 2,7. Otrzymuje się go z glinki -boksytu przez elektrolizę. Topi się w temperaturze 658 stopni C. Stosowany w małym lotnictwie w postaci cienkiej blachy 0,5—1,0—2,0 mm na okucia skrzydeł i szablony profili. W postaci małych nitów stosowany przy budowie modeli metalowych. Cienkie blachy aluminiowe dają się łatwo obrabiać pilnikiem i ciąć piłką-włośnicą do metalu. Dla zabezpieczenia przed korozją części aluminiowe można pokrywać celonem. Bardzo cienka blacha aluminiowa, tak zwana folia, nadaje się do kształtowania przejść aerodynamicznych, osłon silnika, owiewek itp. Formowanie blachy aluminiowej następuje przez klepanie jej młotkiem na odpowiednim szablonie, będącym wzorem danej części.

AMA — Academy of Model Aeronautics — Ogólnoamerykańskie zrzeszenie modelarzy lotniczych ułatwiające swym członkom otrzymanie licencji zawodniczych, radiowych itp.



Oznaczenia AMA.

AMA jest głównym organizatorem imprez modelarskich w USA. Każdy członek AMA obowiązany jest oznaczać skrzydła swojego modelu zawodniczego literami „AMA" i przydzielonym numerem członkowskim. Siedziba AMA: 1025, Connecticut Avenue, Washington 6, D. C. USA.

(cdn)

KLUB MIŁOŚNIKÓW LOTNICTWA

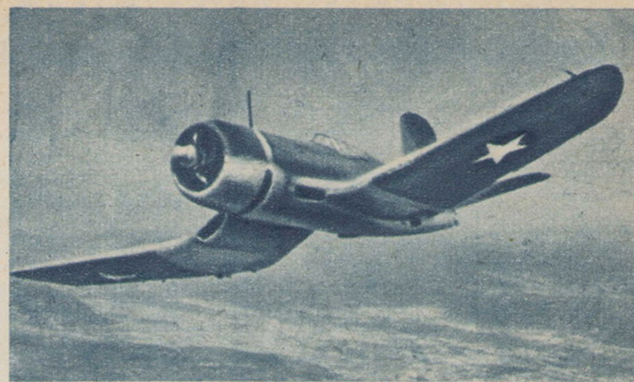


MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW PIĘKNEJ DZIEDZINY, ROZNYCH WIADOMOŚCI LOTNICZYCH DAWNYCH I NOWYCH, DLA ZABAWY I POŻYTKU OSÓB OBOJGA PŁCI, WSZELKIEGO WIEKU I STANU.

FOTOGRAFICZNY KĄCIK ŻYCZEŃ

PONIEWAŻ spora ilość KaeMeLowców zwraca się do nas z prośbą o zamieszczenie interesujących ich zdjęć, postanowiliśmy otworzyć specjalny „Fotograficzny kącik życzeń". Będziemy w nim zamieszczać zdjęcia samolotów i szybowców polskich i zagranicznych, pilotów, zdjęcia z filmów — słowem wszystkie, o które będziecie prosić. Zdjęcia do kącika życzeń mogą być również nadsyłane przez Was.

Dziś zamieszczamy zdjęcie amerykańskiego samolotu myśliwskiego marynarki F4U-1 „Corsair", o które prosi **Stanisław Bober** z Warszawy.



Był to samolot 1-miejscowy konstrukcji I. Sikorskiego i R. Beisel'a, oblatany w 1940 r. Użyty po raz pierwszy na froncie japońskim w lutym 1943 r. Silnik: Pratt - Whitney „Double Wasp" 2 000 KM. Śmigło 4-łopatowe. Rozpiętość — 12,3 m, długość — 10,0 m, ciężar w locie — 5 500 kG. Prędkość max. — 650 km/h, zasięg — 2 400 km, pułap praktyczny — 10 500 m. Uzbrojenie: 6 k. masz. w skrzydłach oraz wyrzutniki bombowe lub rakietowe.

ZBIERAMY ZNACZKI LOTNICZE

Z okazji uruchomienia linii lotniczych łączących Pragę czeską z Moskwą, Kairem, Paryżem, Bejrutem i Damaszkiem, obsługiwanych przez samoloty odrzutowe Tu-104, ukazały się w obiegu dwa nowe znaczki lotnicze wartości 75 halerzy (różowo-niebieski) i 2,35 korony (niebiesko-żółty). Na obu znaczkach umieszczono samolot Tu-104 oraz charakterystyczne dla poszczególnych stolic sztychy.

Znaczki projektował Fr. Hudecek. Sztychy wykonali B. House i B. Roule. Druk — techniką kombinowaną, stalorytniczą i offsetową. Format — 53×33 mm.

Z. R.



Między nami KaeMeLowcami

*SPRAWA zakładania kaemelowskich kół lotniczych staje się coraz bardziej niepokojąca. Tak ładnie zapowiadająca się akcja spoczęła na cyfrze **8** i jak dotychczas — dalej nie rusza. Dodać tu jeszcze trzeba, że i o tych ośmiu kołach też nic nie wiemy, co robią.*

Nie chę posądzać KaeMeLowców o tzw. „słomiany zapał" i nie przypuszczam, aby zapisanie się do KML i czytanie „Skrzydlatej" wystarczyło do zaspokojenia ich lotniczych zainteresowań i ambicji. Sądzę raczej, że nam, miłośnikom lotnictwa, bardzo zależy na tym, aby ta niezwykle pasjonująca dziedzina sportu stale się rozwijała, abyśmy coraz częściej mogli czytać o wspaniałych wyczynach naszych sportowców lotniczych. A niejeden z Was marzy także o tym, aby kiedyś zasiąść za sterem szybowca lub samolotu.

Ale do tego nie wystarczą tylko dobre szybowce i samoloty oraz grupa, nawet liczna, dobrych pilotów. Aby nasze lotnictwo sportowe mogło sięgać po coraz to nowe laury, potrzebna jest również jak najszersza jego popularyzacja wśród społeczeństwa. I tę rolę popularyzatorów lotnictwa powinni spełniać wszyscy miłośnicy lotnictwa, poprzez zakładanie kół lotniczych i pracę w nich. Będzie to olbrzymia pomoc dla coraz piękniejszego rozkwitu polskich skrzydeł, a o to przecież nam wszystkim chodzi.

Myślę, że to zatrzymanie się w miejscu akcji zakładania kół lotniczych jest tylko chwilowe i wypływa ono może z braku informacji na ten temat. Dlatego też chcę przypomnieć, że do Waszej dyspozycji mamy „Statut kół lotniczych" i broszurę tę wysyłamy wszystkim, którzy się do nas w tej sprawie zwracają. Poza tym — w każdym aeroklubie jest specjalny inspektor do spraw propagandy, który obowiązany jest udzielić pomocy przy organizowaniu koła. Zwracajcie się więc bezpośrednio do niego, a w przypadku jakichś trudności — piszcie do naszej redakcji — postaramy się Wam pomóc.



wzajemnie

Chciałabym korespondować z KaeMeLowcem interesującym się sportem lotniczym, filmem, piosenkami i filatelistyką.

Halina Boratyńska
Czechy k/Warszawy
pow. Płońsk

Jestem uczennicą klasy siódmej. Chciałabym korespondować z chłopcem lub dziewczynką, którzy podobnie jak ja chcą w przyszłości zostać pilotami.

Wanda Marko
Ostrów, pow. Radzymno,
woj. Rzeszów

KTO WYGRAŁ KSIĄŻKI

Rozwiązanie łamigłówki lotniczej zamieszczonej w nr 1 „Skrzydlatej Polski" brzmi: „Bądź członkiem KML". Za poprawne odpowiedzi książki wylosowali: STANISŁAW SZEWCZYK — Szadek, TADEUSZ KOSSOWSKI — Wrocław, STANISŁAW GARSTECKI — Dzierżążno, ANDRZEJ OJSZYŃSKI — Smardzew i BOHDAN UZIĘBŁO — Siemianowice.

ABC SAMOLOTU

(5)

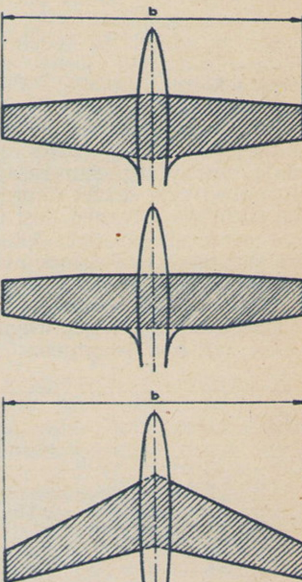
ROZPIĘTOŚĆ SKRZYDEŁ

Rozpiętością skrzydeł samolotu (lub skrótowo rozpiętością samolotu) nazywamy odległość w metrach między skrajnymi punktami lewego i prawego skrzydła, mierzoną prostopadle do osi symetrii samolotu. Wielkość ta, oznaczana literą **b**, wynosi dla samolotów sportowych i myśliwskich 8 — 15 metrów, dla dużych samolotów komunikacyjnych i bombowych dochodzi do 60 metrów (rozpiętość bombowca odrzutowego B-52 równa się 57 m).

Bardzo ważną wartością, podawaną w opisie każdego samolotu, jest wielkość powierzchni nośnej, mierzona w metrach kwadratowych i oznaczana literą S. Powierzchnia nośna służy jako powierzchnia odniesienia dla wielu współczynników aerodynamicznych, wchodzi więc do wszystkich obliczeń aerodynamicznych samolotu.

Jako powierzchnię odniesienia przyjęto powierzchnię skrzydeł, wliczając do niej także część powierzchni rzutu kadłuba. Umowne określenie powierzchni nośnej dla różnych skrzydeł podane jest na rysunku (pole zakreskowane).

Wielkość powierzchni nośnej wynosi przykładowo dla samolotu sportowego TS-8 „Bies" 19 m², dla bombowca B-52 „Stratofortress" 360 m².



UMOWNE OKREŚLENIE POWIERZCHNI NOŚNEJ



Gerhard Schneider — Tomaszów Maz. Z interesujących Was książek polecamy Tracza „Kurs wyszkolenia spadochronowego", która ostatnio ukazała się w księgarniach.

Marian Nowiński — Biała Podlaska. Interesująca Was szkoła to Technikum Mechaniczne, które znajduje się w Mielcu przy WSK. W sprawie przyjęcia Was do tego technikum radzimy zwrócić się do jego dyrekcji.

Jan Kisiel — Mielec. Wszelkie informacje dotyczące szkolenia lotniczego możecie uzyskać w miejscowym aeroklubie.

Kazimierz Wojewoda — Poznań. Jak podaje „Encyklopedia Britanica" na sterowcu „Hindenburg" zginęło w dniu 6 maja 1937 r. 36 osób. Sterowiec ten mógł zabrać na swój pokład maksimum 50 pasażerów.

HISTORIE NIEPRAWDOPODOBNE LECZ PRAWDZIWE

19 lipca 1938 roku na lotnisku Baldonell w Irlandii wylądował na starym (z 1928 r) samolocie jednosilnikowym Curtiss „Robin" Amerykanin Douglas Corrigan. Samolot był zaopatrzony w 5-cylindrowy silnik Wright o mocy 165 KM. Zdumionej obsłudze pilot oświadczył, że wystartował w Nowym Jorku i leciał 28 h 13 min. Nie obeszło się bez przykrości z racji braku odpowiednich dokumentów i wiz — jako też z powodu obowiązującego w tym czasie zakazu prywatnych lotów przez Atlantyk. Corrigan odpowiadał jednak stanowczo na wszystkie zarzuty, że przyczyną jego wyczynu było wyłącznie... zepsucie się busoli, czego z powodu złych warunków atmosferycznych nie zdołał zauważyć. Brawura i spryt Corrigana sprawiły, że stał się on nie tylko sławny, ale został ponadto zaangażowany do amerykańskiego filmu o treści sensacyjno-lotniczej.

J. K.

KONIKÓWKA



SWO	PO	PRA	CZU	MOC	•
NAD	NOC	JĄ	KO	CĄ	WA
W	ŚCIE	TWĄ	NA	O	JU
I	TWYM	SWE	JU	MY	NIE
SZCZĘ	MÓJ	DZIEŃ	BIE	TWÓRZ	KRA

Posuwając się ruchem konika szachowego odczytać czterowiersz — urywek z piosenki lotniczej.

Rozwiązania prosimy nadsyłać (na kartach pocztowych) do dnia 15 lutego br. Nagrody drogą losowania — 5 książek lotniczych.

Czy potrafisz ?

JEDZIEMY NA KURS SZYBOWCOWY

KTO z Waszego zastępu czy drużyny wybiera się w lipcu na kurs szybowcowy? A czy wiecie jak przygotować się do szkolenia szybowcowego i jak się dostać na szybowisko?

Zacząć trzeba od zorganizowania teoretycznego kursu szybowcowego, który obejmuje:

1. aerodynamikę, mechanikę lotu, technikę pilotażu i przepisy wykonywania lotów.
2. budowę i użytkowanie szybowców, przyrządów pokładowych i urządzeń startowych.
3. meteorologię.
4. użytkowanie spadochronu.

Treść każdego z tych przedmiotów wraz ze szczegółowymi pytaniami i lekturą — znajdziecie już w najbliższych numerach „Skrzydlatej" w postaci „Teoretycznego Kursu Szybowcowego". W „Harcerskich Skrzydłach" będą zamieszczane gry harcerskie na temat kursu teoretycznego.

Czy po to, aby zostać pilotem wystarczy poznanie samej teorii? Oczywiście, że nie. Konieczna jest praca aż w czterech kierunkach, będących głównymi składnikami szkolenia lotniczego. Jest to:

1. Wyrabianie cech charakteru i umysłu niezbędnych dla lotnika.
2. Rozwijanie swej sprawności fizycznej.
3. Opanowanie wiedzy teoretycznej, by rozumieć zachowanie się szybowca i potrafić znaleźć wyjście z każdej sytuacji w powietrzu.
4. Zdobywanie umiejętności praktycznych przez gry i ćwiczenia harcersko-lotnicze, obserwację lotu modeli i szybowców, a w końcu przez praktyczne szkolenie szybowcowe.

Żeby zostać pilotem szybowcowym, trzeba — prócz zdanej teorii i odbytych badań lotniczych — mieć ukończone 16 lat. Brak nawet paru tygodni — niestety jest przeszkodą w lataniu. Dokładnie warunki dostania się na szybowisko znajdują się w dzisiejszym numerze „Skrzydlatej Polski".

Co można zrobić od razu? Zorganizować się w grupkę, która będzie razem przygotowywała się do szkolenia szybowcowego oraz zebrać szybko książki z podanych wyżej dziedzin. Najlepiej, gdy zamierza szkolić się cały zastęp — wtedy kurs szybowcowy może być tematem Waszej pracy harcerskiej. Następnie rozpoczniecie przerabianie kursu według materiałów, które będą zamieszczone w „Skrzydlatej". Najlepszą metodą nauki jest samokształcenie. Stokroć lepszą niż wykłady. Polega ona na podaniu na zbiórce jedynie tematów (pytań) egzaminacyjnych, wyjaśnienie ich oraz na podaniu lektury. Wszyscy przygotowują się w domu, a następnie urządzamy kilka gier czy konkursów sprawdzających opanowanie tematu. Poziom zdobytych wiadomości zostanie u wszystkich wyrównany podczas powtórki przed egzaminem, która powinna polegać na kolejnym zadawaniu pytań i uzupełnieniu odpowiedzi przez wszystkich. Inną ważną formą nauki są doświadczenia i ćwiczenia, np. z aerodynamiki (w rzece), z techniki pilotażu (np. na „kabinie szybowca" własnej roboty) itp. Zastępy i drużyny, które zorganizują u siebie kursy teoretyczne i zawiadomią o tym Referat Lotniczy Głównej Kwatery ZHP — otrzymają zbiór gier i ćwiczeń związanych z kursem teoretycznym. W razie trudności w przerabianiu kursu skorzystajcie z pomocy znajomego pilota lub najlepiej instruktora szybowcowego najbliższego aeroklubu. W aeroklubie też zdacie egzaminy z kursu oraz otrzymacie skierowanie na badania lotnicze.

A jak będzie z wyjazdem na szybowisko? Zakwalifikować musi Was aeroklub. Najlepiej, jeśli pojedziecie na harcerski kurs szybowcowy, który zorganizowany będzie w lipcu na jednym z szybowisk. W pobliżu tego szybowiska będą mogły rozbić swe obozy drużyny lotnicze. Zgłoszenia w sprawie wyjazdu na szybowisko oraz obozów obok szybowiska — drużyny muszą nadesłać możliwie wcześnie, najpóźniej w marcu — na adres Referatu Lotniczego Głównej Kwatery ZHP — Warszawa, ul. Konopnickiej 6.

Druh „WIATR"

Druh Mietek B. już za chwilę zajmie miejsce w kabinie. A kiedy Ty po raz pierwszy wsiądziesz do szybowca czy samolotu?



ZAPISY NA KURS PRZODOWNIKÓW MODELARSTWA

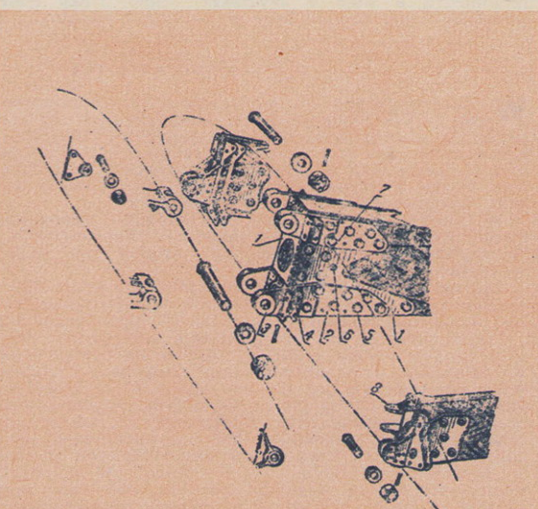
W lutym rozpocznie się w Warszawie kurs przodowników modelarstwa lotniczego dla harcerzy z Warszawy i miejscowości podwarszawskich, którzy chcą w swych zastępach czy drużynach założyć modelarnie i prowadzić zajęcia. Informacji o kursie udziela Referat Lotniczy Głównej Kwatery ZHP — Warszawa, ul. Konopnickiej 6 (obok Pl. Trzech Krzyży), w godz. 14—16. Zajęcia na kursie odbywać się będą dwa razy w tygodniu, w godzinach popołudniowych.

Kursy przodowników dla harcerzy z terenu całej Polski organizowane będą w lipcu, w ramach akcji letniej.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

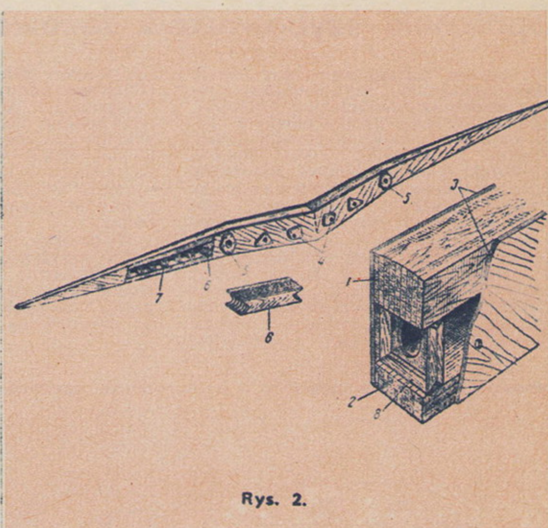
Mieczysław Coruk ze wsi Werchliś pow. Biała Podlaska interesuje się samolotami konstrukcji drewnianej i w związku z tym pyta, przy pomocy czego zamocowane są skrzydła do kadłuba w przypadku takiej właśnie konstrukcji.

Wyjaśnimy to na przykładzie płata trójdzielnego, którego sposób połączenia z kadłubem pokazuje rysunek (płat trójdzielny, to taki, którego dwie części zewnętrzne połączone są w sposób umożliwiający demontaż z częścią środkową stanowiącą z kadłubem jednolitą konstrukcję; przykładem takiego rozwiązania jest np. płat znanego samolotu Junak-2). Na rysunku 1. przedstawiono skrzydła typu jednodźwigarowego z dwoma dźwigarami pomocniczymi. Zakończenia dźwigarów stanowią **okucia**. Są to elementy konstrukcyjne wykonane ze stali stopowej o wysokich własnościach wytrzymałościowych. Okucia w postaci spawanych nakładek obejmują górny i dolny pas dźwigara głównego oraz dźwigary pomocnicze. Nakładki połączone są z dźwigarem, przy pomocy śrub stalowych (dźwigar główny) i duralowych nitów rurkowych (dźwigary pomocnicze). Okucia zakończone są uchami okuć w przykadłubowej części skrzydła. W przypadku płata niedzielonego lub dwudzielnego okucia kadłubowe przymocowane mogą być do wzmocnionych wręg kadłuba.



Rys. 1. Oznaczenia: 1 — obejma duralowa, 2 — nakładki z chromansilu, 3 — ucha, 4 — uchwyty żebra, 5 — śruby stalowe, 6 — duralowe nity rurkowe, 7 — ażurowanie, 8 — węzeł napędu lotki przy tylnym dźwigarze pomocniczym.

Druga sprawa, interesująca kol. Coruka, to konstrukcja dźwigarów skrzydeł drewnianych i gatunki drewna przy tym stosowane. Temat ten jest b. obszerny. Dlatego tu ograniczymy się jedynie do omówienia dźwigara skrzynkowego jako najbardziej rozpowszechnionego. Takim jest np. dźwigar samolotu myśliwskiego Jak-1, którego rysunek (2) podajemy. Wyodrębnić tu można pasy: górny (1) i dolny (2). Wykonane są one na sklejonych ze sobą cienkich listewek sosnowych (sosna lotnicza). Klejenie takie podwyższa jednorodność materiału i zwiększa jego wytrzymałość. Pasy połączone są z zewnątrz ściankami (3) ze sklejki lotniczej. Wewnątrz, w miejscach doklejenia do dźwigara żeberek, znajdują się rozpórki sklejkowe ustalone przy pomocy wklejonych listewek sosnowych (8). Miejsca mocowania okuć skrzydłowych (4) oraz okuć podwozia (5) wzmocnione są przez wypełnienie wnętrza dźwigara klockami (6), stanowiącymi klejonkę deseczek sosnowych i sklejki.



Rys. 2.

Inż. A. Z.



KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

MRĄGOWO — HARCERSKIM OŚRODKIEM SZKOLENIOWYM

Dobrze znany ośrodek podstawowego szkolenia szybowcowego — Mrągowo, gdzie następnie mieściło się Centrum Wyszkolenia Technicznego, od dwóch lat jest nieczynny. Zarząd Aeroklubu PRL ustosunkował się pozytywnie do prośby Głównej Kwatery ZHP i przekazał jej cały obiekt na warunkach nieodpłatnej dzierżawy. Podejmując tę uchwałę wzięto pod uwagę konieczność pomocy harcerstwu, aktywnie współpracującemu z lotnictwem sportowym.

ZAPROSZENIE NA ZJAZD DOSAAF

W dniach od 10 do 12 lutego br. odbędzie się Ogólnozwiązkowy Zjazd DOSAAF. Przewodniczący DOSAAF-u, gen. płk. Biełow nadesłał do prezesa Aeroklubu PRL — gen. bryg. J. Frey-Bieleckiego zaproszenie na Zjazd. W razie, gdyby prezes ARPL ze względów służbowych nie mógł przyjechać, proszony jest o wydelegowanie w swoim zastępstwie przedstawiciela APRL.

ZWIĘKSZENIE ZADAŃ SZKOLENIOWYCH AEROKLUBU PRL

Plan szkolenia lotniczego na rok 1958 został wstępnie omówiony na plenarnym zebraniu Zarządu APRL w dniu 13 stycznia i obecnie jest konsultowany z zainteresowanymi. Jak przewiduje się, na początku lutego br. wszystkie aero kluby regionalne i szkoły będą posiadały plany swej pracy. Wykonanie ich nie będzie łatwe, gdyż prawie we wszystkich dyscyplinach założony jest wzrost wskaźników o przeciętnie 30—40%. W związku jednak z poważnymi zakupami sprzętu lotniczego (szczególnie dotyczy to szybowców) istnieją realne możliwości pełnego zrealizowania planów.

NOWE KONSTRUKCJE LOTNICZE

Nasze biura konstrukcyjne pracują nad budową prototypów nowych samolotów. Już wczesną wiosną (marzec—kwiecień) przewidziane jest zakończenie budowy „Szczeniaka", słabosilnikowego (65 KM) samolotu turystyczno-treningowego. Jeśli okaże się on konstrukcją udaną, w najbliższych latach roić się będzie od „Szczeniaków" na naszym niebie. Dla bardziej „wybrednych" przewidywany jest samolot M-2 o planowanych osiągach przewyższających osiągi Jaka-18. Dwie inne konstrukcje samolotów (w tym jeden przeznaczony do holowania szybowców) również przejdą próby w bieżącym roku. Wkrótce postaramy się uzyskać dokładne dane dotyczące tych samolotów, które przewidziane są jako typowy sprzęt aeroklubowy.

KURSY DOSKONALĄCE W I KWARTALE BR

W celu doskonalenia kadry i członków aeroklubów przeprowadzone zostaną następujące kursy:

W lutym — kurs komisarzy sportowych — Lisie Kąty; kurs instruktorów (etatowych) — Warszawa; szkolenie doskonalące kadry samolotowej — Krosno; kurs organizacyjno-metodyczny — Warszawa.

W marcu — szkolenie doskonalące kadry szybowcowej — Lisie Kąty; kurs pilotażu dla kierowników aeroklubów — Krosno; kurs szefów technicznych — Warszawa; spartakiada techniczna — Warszawa.

Ponadto przewidziane są specjalne obozy doskonalące dla kadry spadochronowej i szybowcowej oraz obozy falowe.

JUBILEUSZ W FORDONIE

14 lutego 1933 r. odbyła się skromna uroczystość otwarcia szkoły szybowcowej w Fordonie. Zorganizowana ona została z inicjatywy Kolejowego Koła Szybow. przy ZNTK w Bydgoszczy.

Tradycje szkoły fordońskiej są bogate. W niej od 1934 r. szkolą się członkowie Sekcji Szybowcowej i Szkoły Podchorążych w Bydgoszczy, a następnie członkowie LOPP.

Natychmiast po wyzwoleniu szkoła przystąpiła do nowego życia. Już w maju 1945 r. odbył się tu pierwszy kurs unifikacyjny instruktorów szybowcowych, mający na celu przygotowanie kadry do uruchomienia szkół i ośrodków lotniczych w kraju.

Od tego czasu, pomimo skromnych zabudowań lotniczych (hangar od 1934 r.), szkoła rozwija swoją działalność. Pracuje w niej doświadczona kadra instruktorska, a przeciętna liczba wyszkolonych przez nią pilotów szybowcowych w ciągu roku sięga 200.

Z okazji 25-lecia szkoły został powołany komitet obchodu tej rocznicy. Program uroczystości, planowanej na 10 maja br., przewiduje m. in. zlot wychowanków szkoły do Fordonu.

FRANCISZEK GOŁATA

Spotkanie szybowników Jeżowa i Vrchabi

Pod koniec ubiegłego roku miało miejsce spotkanie szybowników polskich i czechosłowackich we Vrchlabi. Wyczynową Szkołę Szybowcową w Jeżowie reprezentowali: kierownik szkoły Stefan Danielewicz, Jerzy Popiel, Adam Witek, Tadeusz Popiel, Stanisław Kostka. Polaków gościli: kierownik Centralnej Szkoły Szybowcowej we Vrchlabi — Vaclav Bäuml, Mistrz Sportu Jaroslav Kumpost, rekordzistka i mistrzyni sportu Vera Slechtova, Ladislav Haza, Frantisek Tuma, Karel Valasek i Vratislav Hejl.

Pierwszy dzień przeznaczono na obejrzenie szkoły i lotniska. Polacy zapoznali się na miejscu z samolotami, miedzy innymi z „Sokolem", C-104 (Bücker Jungmann), C-106 (Bücker Bestmann) i Aero-45. Wieczorem przeprowadzono rozmowy na temat dalszej współpracy, przy czym przedstawiciele obu szkół wymienili swoje poglady na temat wykorzystania fali. Drugim ważnym zagadnieniem była sprawa wymiany szybowników, zwlaszcza instruktorów.

W drugim dniu goście mieli sposobność przyjrzeć sie zakupom przedgwiazdkowym. Dwa dni rozmów z pieciorna pilotami polskimi, wzajemne „łamanie naszych jezyków", pozostanie na długo w pamięci.

JOSEF FRYBA

Szybownicy polscy w gościnie u szybowników czechosłowackich we Vrchlabi.



VII SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA LESZNO • 15–29 CZERWCA 1958 R.

INFORMACJE BIEŻĄCE

PRZYGOTOWANIA POLSKICH ZAWODNIKÓW

Z dotychczasowych publikacjach na temat przygotowań do VII Szybowcowych Mistrzostwa Świata w Lesznie była mowa głównie o stronie organizacyjnej imprezy, a nie był jeszcze poruszany temat nie mniej ważnych dla naszego szybownictwa przygotowań polskiej ekipy reprezentacyjnej na mistrzostwa. Nie znaczy to jednak, że sprawa ta uszła uwadze kierownictwa naszego sportu lotniczego.

Na ostatnim posiedzeniu Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL został właśnie między innymi omówiony i przyjęty program przygotowań naszych zawodników, zatwierdzony następnie przez plenarne zebranie Zarządu Aeroklubu w dniu 3 lutego br. Program ten przewiduje dwumiesięczny cykl zgrupowań treningowych, w pierwszej części których wezmą udział członkowie Szybowcowej Kadry Narodowej w pełnym, 14-osobowym składzie, a w części drugiej, po eliminacjach, już tylko ustalona ekipa reprezentacyjna. Kalendarz przygotowań jest następujący:

10.IV. — 20.IV.	—	trening wstępny całej Kadry Narodowej
21.IV. — 10.V.	—	trening eliminacyjny całej Kadry Narodowej
14.V. — 28.V.	—	trening wyłonionej ekipy na szybowcach przydzielonych do udziału w mistrzostwach
29.V. — 8.VI.	—	obóz kondycyjno-wypoczynkowy dla całej Kadry Narodowej
9.VI. — 14.VI.	—	udział ekipy reprezentacyjnej w ogólnym treningu zapoznawczym ekip narodowych przed mistrzostwami.

Jeśli chodzi o miejsce przeprowadzenia poszczególnych etapów tego cyklu zgrupowań treningowych, to najkorzystniejsze byłoby oczywiście Leszno. Z uwagi jednak na prace budowlane, organizacyjne i konserwacyjne lotniska, jakie będą się tam w tym czasie odbywać, istnieje pewna trudność z umiejscowieniem całego treningu przygotowawczego naszych zawodników w Lesznie. Dlatego też część zgrupowań treningowych odbędzie się w rejonie bezpośrednio sąsiadującym z Lesznem, prawdopodobnie w Ostrowie Wielkopolskim, a tylko najważniejsze zgrupowania, w tym także eliminacje, zostaną przeprowadzone w samym Lesznie.

Równie odpowiedzialną, co i zaszczytną funkcję trenera naszych szybowników w czasie przygotowań do mistrzostw, a jednocześnie funkcję późniejszego szefa polskiej ekipy reprezentacyjnej na mistrzostwach, Zarząd Aeroklubu PRL powierzył na wniosek Komisji Szybowcowej doświadczonemu pilotowi i wielokrotnemu zawodnikowi — Adamowi Zientkowi. Ponieważ współpracownik naszej redakcji — Adam Zientek — jest, jak wiadomo, pilotem doświadczalnym Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego w Bielsku, Aeroklub PRL, zwracając się do kierownictwa zakładu o urlopowanie ob. Zientka, zagwarantował jednocześnie umożliwienie mu dokonywania w czasie zgrupowań treningowych odpowiednich badań i oblotów, interesujących konstruktorów naszych szybowców. Należy przypuszczać, że zarówno kierownictwo Szybowcowego Zakładu Doświadczalnego jak i Dyrekcja Zakładów Remontowych Sprzętu Lotnictwa Sportowego, której SZD podlega, umożliwią ob. Zientkowi objęcie funkcji trenera we wspólnym interesie naszego sportu szybowcowego.

Od czasu rozegrania w 1954 r. Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w Lesznie do miłej tradycji naszego szybownictwa należy zwyczaj, że w sprawach ustalenia składu reprezentacji na zawody, a także w sprawach programu treningu przygotowawczego zabierają głos, obok trenera, również zawodnicy. Tak na przykład reprezentacja polska na lesznieńskie zawody w 1954 r. wyłoniona została drogą oficjalnego głosowania, przeprowadzonego po treningu eliminacyjnym w gronie samych uczestników tego treningu. Wybór był, jak się okazało z późniejszych wyników zawodów, ze wszech miar trafny, czemu trudno się dziwić, bo przecież rywalizujący ze sobą zawodnicy najlepiej potrafią ocenić, który z ich partnerów jest aktualnie w najwyższej formie zawodniczej.

Tej tradycji wspólnego decydowania o przygotowaniach i udziale w zawodach wydaje się hołdować również obecny trener naszych wyczynowców — Adam Zientek. Rozpoczął on mianowicie swą trenerską działalność od opracowania ankiety, która została już rozesłana do wszystkich członków Szybowcowej Kadry Narodowej. Mają oni wypowiedzieć się na temat szczegółowego doboru, a także kolejności i ważności, według ich oceny, praktycznych i teoretycznych zajęć w kolejnych etapach treningu przygotowawczego do mistrzostw. Zebrane w ten sposób sugestie licznego grona czołówki wyczynowej naszego szybownictwa będą niewątpliwie cennym materiałem dla ostatecznego ustalenia programu przygotowań ekipy reprezentacyjnej przez trenera.

O tym jak przebiegają i w jakim stanie zaawansowania są prace przygotowawcze odnośnie wyposażenia naszej ekipy na mistrzostwa w sprzęt techniczny, a wiec w szybowce, radio, wozy transportowe i samochody, poinformujemy Czytelników w jednym z kolejnych numerów „Skrzydlatej".

HISZPANIA TEŻ

W napływających do Aeroklubu PRL orientacyjnych deklaracjach udziału w VII Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Lesznie brakowało przez długi czas wiadomości z Aeroklubu Hiszpanii. Budziło to zrozumiałe zdziwienie, gdyż reprezentanci szybownictwa hiszpańskiego odegrali przecież poważną rolę w ostatnich Szybowcowych Mistrzostwach Świata w Saint Yan. Pewne wyjaśnienie tej sytuacji przyniósł w ostatnich dniach telegram, jaki Aeroklub PRL otrzymał z Madrytu.

W telegramie tym Aeroklub Hiszpanii zapowiada ewentualność udziału swojej reprezentacji w leszniеńskich mistrzostwach, zapytując jednocześnie ile szybowców typu „Jaskółka" mógłby mu wypożyczyć organizator mistrzostw.

Sądząc z treści telegram, na który Aeroklub PRL już przesłał odpowiedź, można wnosić, że start zawodników hiszpańskich w Lesznie uzależniony jest w pewnej mierze od możliwości wypożyczenia sprzętu.

Coraz bardziej interesujące staje się pytanie, ilu ostatecznie pilotów zagranicznych będzie latało w Lesznie na polskich szybowcach. Dotychczasowe orientacyjne zapotrzebowanie nadesłane z różnych Aeroklubów Narodowych przekroczyły już bowiem liczbę 30 szybowców, w czym ponad 20 „Jaskółek", które cieszą się największym wzięciem. Jak wiadomo, w pierwszej ofercie przeprowadzenia mistrzostw w Polsce złożonej w FAI w lutym ubiegłego roku, Aeroklub PRL zagwarantował postawienie do dyspozycji zainteresowanych zawodników zagranicznych piętnastu szybowców, w tym 7 „Jaskółek", 3 „Bociany" i 5 „Much". W tej chwili jednak organizatorzy mistrzostw czynią wszelkie starania, aby móc zaspokoić potrzeby reflektantów na nasze szybowce w pełnym ich zakresie. Sprawa nie jest łatwa, gdyż wypożyczenie szybowców łączy się z jednoczesnym oddaniem do użytku zawodników wozów transportowych i samochodów pociągowych, których nasze aerokluby i szkoły szybowcowe nie mają w nadmiernej ilości.

ter.

PIERWSZY ROK PRACY AEROKLUBU PRL

JERZY ŚWIĄTEK, mjr pil.

AEROKLUB PRL, jako samodzielnie działająca organizacja lotnictwa sportowego w Polsce, powstał w warunkach przemian październikowych w kraju. Usamodzielnienie się Aeroklubu PRL było wyrazem dążeń i stanowiska szerokiego aktywu lotniczego, podyktowane zamiarem polepszenia pracy szkoleniowo-sportowej prowadzonej na zasadach demokratycznych.

Wypracowany został nowy model strukturalny lotnictwa sportowego, nie mający odpowiednika ani w organizacjach o podobnym charakterze okresu powojennego czy też przedwojennego, chociaż nawiązujący do najlepszych wzorów i tradycji minionych dziesięcioleci.

Aeroklub PRL zajmuje się obecnie zarówno pracą organizacyjno-propagandową jak i szkoleniowo-sportową.

Pracę Aeroklubu PRL należy oceniać w aspekcie aktualnej sytuacji i warunków istniejących w kraju na przestrzeni minionego roku, by ustrzec się od subiektywizmu, zabarwienia i lakiernictwa. Obecnie, mając już za sobą pełny roczny czasokres działalności, można już — w oparciu o cyfry i dane — podjąć się oceny zjawisk i faktów, chociażby w jak najbardziej syntetycznym ujęciu.

Działalność Aeroklubu PRL w minionym okresie można by w zasadzie podzielić na kilka etapów, typowych i charakterystycznych prawie dla całej organizacji.

Okres pierwszy, który nastąpił po Nadzwyczajnym Walnym Zgromadzeniu APRL w grudniu 1956 roku, charakteryzował się wielką pracą organizatorską związaną z oddzieleniem się formalnym od LPŻ. Był to okres niewątpliwie burzliwy i trudny, wymagający dużo inwencji organizatorskiej, wielkiej energii i sprawności działania, zarówno w terenie jak i na szczeblu centralnym. Bądź co bądź lotnictwo sportowe nie miało do tego czasu swojego aparatu bezpośrednio zarządzającego i kierującego całokształtem pracy; nie było aparatu administracyjno-finansowego, lotniskowego, inwestycyjnego itp., a trzeba było w tym czasie i dzielić majątek ruchomy i nieruchomy, i wydzielać środki finansowe na działalność rzeczową, i dzielić etaty, i ustawiać do pracy nowych ludzi, a jednocześnie szybko tworzyć etatowy aparat kierowniczy. Mimo że pewni nieżyczliwi nam ludzie złowróżebnie prorokowali, iż „umrzemy na stojąco", wszystkie prace związane z formalnym usamodzielnieniem się APRL przebiegły szybko, sprężyście i w stosunkowo bardzo krótkim czasie (w zasadzie miesiąc styczeń i luty ubr.).

Okres drugi, który wiązał się z pierwszym, zcharakteryzować można mianem „wielkich" planów i „romantycznych" zamierzeń „hurra utopistów". Ileż to było dyskusji i dyskutowania, ile śmiałych projektów tworzenia dochodów własnych (organizowanie kawiarni, hodowli nutrii, zdobycia funduszy z zakładów pracy itd. itp.), ile nawet zjadliwie satyrycznego dyskredytowania ludzi i dotychczasowych, bezsprzecznych osiągnięć... Tu i ówdzie zakradały się nawet odznaki anarchii i chaosu, czego nie udawało się w porę i wszędzie od razu zlikwidować. Było sporo niezrozumienia i nieporozumień w sprawach roli i zadań kierowniczego aparatu etatowego aeroklubów i ich społecznych Zarządów. Przykłady działalności Zarządu Aeroklubu Lubelskiego (długotrwałe rozmowy na temat wyszukania i ustawienia nowego kierownika aeroklubu), Zarządu Aeroklubu Olsztyńskiego (gdzie skład Zarządu stanowili w dużej mierze pracownicy etatowi), Zarządu Aeroklubu Słupskiego (niechętnie ustosunkowanego do zaleceń Dyrekcji APRL) wyraźnie potwierdzają fakt niezrozumienia roli i żądań samych Zarządów. Wielu w tym czasie zapominało o mądrym przysłowiu: „Zanim zdecydujesz się na krok, sprawdź przedtem czy posiadasz nogi". Okres ten trwał w zasadzie do kwietnia, maja.

Wtedy to nastąpiło w niektórych niemiłe przebudzenie. Tyle się mówiło i projektowało, a rezultatów pracy brak. To późne przebudzenie się niektórych aeroklubów kosztowało je drogo — niewykonaniem planowanych rocznych zadań rzeczowych. Niestety, samym projektowaniem pracy się nie zrobi. Przespanie lub przegadanie okresu przygotowawczego do letniego sezonu zemściło się w niektórych aeroklubach miernymi rezultatami pracy, szczególnie szkoleniowo-sportowej.

Okres ostatni, to okres bardziej rzeczowego i sensownego spojrzenia na pracę, okres bardziej rozsądnej pracy, okres dążeń do ustabilizowania istniejącej sytuacji organizacyjnej. Analiza dotychczasowej pracy, krytyczna ocena działalności pozwala na wysunięcie pierwszoplanowego wniosku: Najważniejszym zadaniem aeroklubu jest pełne, terminowe i rytmiczne wykonywanie planów szkoleniowo-sportowych i organizacyjno-propagandowych, planów których wynikiem docelowym powinno być stworzenie koniecznej, szerokiej bazy pilotów szybowcowych klasy II, z której czerpanoby pilotów na szkolenie samolotowe i wyczyn szybowcowy.

Oczywiście, tych uogólnień nie można stosować schematycznie do wszystkich jednostek terenowych APRL lub zwężać li tylko do tych krótkich stwierdzeń. Szereg aeroklubów, o czym będzie jeszcze mowa, w sposób rzeczowy i rozsądny zrozumiało zaistaniałe zmiany i rezutatami pracy potwierdziło, że droga po której kroczy nasza organizacja jest słuszna i prowadzi do realizacji naszych dążeń i celów.

Pokrótce omówmy rezultaty pracy APRL w minionym roku.

MODELARSTWO LOTNICZE

Przejęcie modelarni lotniczych przez Aerokluby regionalne odbywało się na przełomie roku szkoleniowego 1956/57. Każdy z Aeroklubów przejął te modelarnie, które leżały na terenie jego działalności (średnio po 4—5 modelarni). Stan przejętych modelarni nie był, ani nawet dotychczas wszędzie nie jest zadowalający — mimo przeprowadzanych w roku 1957 remontów niektórych pomieszczeń. Obecnie w Aeroklubie PRL skupionych jest 120 czynnych modelarni.



Zadania szkoleniowe roku 1956/57 zrealizowane zostały na poziomie roku 1955/56. Przeszkolonych zostało około 3 350 modelarzy wszystkich klas, łącznie z doskonaleniem grupy wyczynowej. Plan w zakresie szkolenia do klasy II został przekroczony o 17%, zaś do klasy I o 19%. Zadania w klasie III zostały wykonane zaledwie w 82%, co nie jest zjawiskiem pochlebnym, gdyż w przyszłości rzutuje na szkolenie w klasach wyższych. Tylko 27% ogólnego stanu aeroklubów wykonało plan w pełni lub go przekroczyło jak np. Szczecin, Warszawa, Gliwice, Krosno. Niektóre aerokluby nie wykonały planowanych zadań w żenująco niskim procencie: Zielona Góra — 26%, Radom 45%, Nowy Targ — 45%, Kielce — 29%. Jest nawet taki kwiatek nad kwiatki, Aeroklub Jeleniogórski, gdzie planu w ogóle nie wykonano.

Gdzie należy szukać przyczyn tych rażących niedostatków? Przede wszystkim w kierownictwie aeroklubów i niedostatecznym zainteresowaniu się sprawami modelarskimi zarządów. Działalność modelarska jest bez wątpienia działalnością lotniczą, jednakże w wielu przypadkach traktowana jest marginesowo jako mniej ważna. Wyrazem tego stanu rzeczy jest szereg faktów: W Jeleniej Górze sumę 4 500 zł przeznaczoną na modelarstwo wydatkowano na opłatę czynszu za lokal, a jednocześnie istniał „genialny" projekt urządzenia w pomieszczeniach modelarni kawiarenki. Aeroklub Łódzki dotychczas nie przekazał szefowi modelarstwa sumy 4 000 zł przeznaczonej na zaopatrzenie. W ogóle gospodarka finansowa Aeroklubu Łódzkiego budzi poważne zastrzeżenia.

Ciekawa rzecz. Z jednej strony znajdują się pieniądze na nagrody dla uczestników Święta Lotnictwa i zorganizowanie bankietu w wysokości ok. 38 000 (nota bene: przy dochodach ze Święta Lotnictwa 98 610 zł, a wydatkach 115 317 zł), a z drugiej strony brak jest 4 000 zł na zaopatrzenie modelarskie. Analogiczna sytuacja z nieprzekazywaniem pieniędzy na zaopatrzenie modelarskie ma miejsce w Kielcach, Radomiu, Olsztynie i innych Aeroklubach.

W takiej sytuacji, która dominuje w niektórych aeroklubach, jasne jest, że nie wykonuje się planów szkoleniowych, modelarze nie zdobywają odznak sportowych i szkoleniowych, a nasza wyczynówka modelarska liczy zaledwie po około pięciu lepszych zawodników w każdej kategorii.

Mimo przeprowadzenia szeregu ciekawych imprez na przestrzeni całego roku o charakterze okólnokrajowym, ruch sportowy nie jest zadowalający. W ciągu roku przeprowadzono tylko dwie imprezy międzyklubowe zorganizowane przez aerokluby: Opole i Mielec. Aeroklubom tym należą się słowa dużego uznania. Niemniej absencja w zawodach ogólnopolskich, imprezie o charakterze szkoleniowym, takich między innymi aeroklubów jak: Lublin, Szczecin, Olsztyn, Częstochowa jest zjawiskiem wysoce niepożądanym.

Piątą achillesową modelarstwa było i jeszcze w pewnym sensie jest zaopatrzenie. Bez zaopatrzenia w materiały, nie może być mowy o umasowieniu modelarstwa, o organizowaniu nowych placówek szkoleniowych. Współpraca z „Cezasem" nie zdała egzaminu wskutek wysokich cen materiałów, rzutowanych wysokimi narzutami spółdzielczymi.

Obecnie APRL organizuje własną Składnicę Materiałów Modelarskich w Warszawie, która w pełni pokryje potrzeby materiałowe modelarni aeroklubowych, zaś Aeroklub Świdnik coraz bardziej rozwija produkcję materiałową przeznaczoną na rynek zewnętrzny.

Modelarstwo lotnicze w ramach APRL ma obecnie pełne możliwości rozwojowe. Stworzone zostały warunki do wydźwignięcia wzwyż wyczynu modelarskiego. W roku 1957 zbudowano dwa tory modelarskie: w Warszawie i Szczecinie (dotychczas był tylko jeden w Łodzi), dla wyczynowców modelarskich sprowadzono w końcu ubr. z importu wysokiej jakości silniczki (niemieckie i włoskie), zakupiono poszukiwaną gumę „Pirelli", papier japoński, aparaturę do radiosterowania itd. Dostawy te w pełni zabezpieczają potrzeby sprzętowe kadry narodowej. Należy również wspomnieć o przyznaniu instruktorom II i I klasy dodatku lotniczo-technicznego od września ubr., co niewątpliwie polepszyło warunki materialne kadry etatowej.

Śmiało można powiedzieć, że zrobiono i robi się wszystko, celem postawienia modelarstwa lotniczego na koniecznym poziomie. Dalszy rozwój modelarstwa zależy bez wątpienia od stanowiska aeroklubów, od ich stopnia zainteresowania i pracy, od zorganizowania modelarni na terenie swojego działania w sposób wzorcowy.

SPADOCHRONIARSTWO

Jednym z charakterystycznych zjawisk w spadochroniarstwie jest bez wątpienia nienotowany dotychczas wzrost stanu ilościowego skoczków spadochronowych. W porównaniu z rokiem 1956 stan skoczków w minionym roku wzrósł w klasie III o 24%, w klasie II o 23%, zaś w klasie I stan jest trzykrotnie wyższy. W roku 1957 wykonano łącznie 147 617 skoków spadochronowych z wieży, co jest cyfrą kształtującą się mniej więcej na poziomie roku 1956, oraz 10.875 skoków z samolotu, czyli o 36% więcej niż w roku 1956.

Faktyczna realizacja zadań szkoleniowych w stosunku do roku 1956 kształtuje się następująco: do klasy III wyszkolono prawie taką samą ilość skoczków spadochronowych co w roku 1956, do klasy II o 12% więcej, do klasy I — sześciokrotnie więcej. Niewątpliwie wzrosła również jakość szkolenia, o czym świadczą wyniki uzyskane na IV Spadochronowych Mistrzostwach Polski w Strzebielinie.

Mimo dalszego wzrostu spadochroniarstwa w skali krajowej, zamierzone na rok 1957 plany szkoleniowe nie zostały w pełni zrealizowane. Można ten fakt wytłumaczyć częściowo odbywaniem we wczesnym okresie szkoleniowym służby wojskowej przez około 25% stanu etatowego kadry instruktorskiej, zawieszeniem od października br. skoków na spadochronie PD-47 lub też małą ilością spadochronów ćwiczebnych.

Wydaje się jednak, że najpoważniejszego braku w pracy należy szukać w „przespaniu" przez wiele aeroklubów okresu wiosny i początku lata i nierozsądnego liczenia na możliwości szkoleniowe w okresie wakacyjnym. Przykładem takiego stanu mogą być aerokluby: Bydgoszcz, Rzeszów, Szczecin, Ostrów, które do czerwca nie wyszkoliły ani jednego skoczka, czy też Aerokluby: Katowice, Nowy Targ, Słupsk, Świdnik, Łódź, Gliwice, Poznań, które do czerwca ubr. wyszkoliły nie więcej jak 1—3 skoczków.

Na szczególne wyróżnienie zasługują za pełną realizacją zadań aerokluby: Bielsko-Bialski i Podhalański oraz w pewnym stopniu Warszawa, zaś za pełne wykonanie planów szkolenia z wieży: Kraków, Białystok, Bydgoszcz, Lublin, Opole i Słupsk.

Poważnym brakiem w pracy na odcinku spadochronowym jest fakt niedoceniania przez niektóre aerokluby tej niewątpliwie ważnej i niełatwej dyscypliny sportu. W niektórych aeroklubach spadochroniarstwo traktowane jest jako zło konieczne, sport spadochronowy spychany jest na ostatni plan (np. trening wyczynowy z samolotu AN-2 w Poznaniu); wyrazem tego jest niespołeczne podejście do sprzętu spadochronowego przechowywanego w nieodpowiednich warunkach. Praca instruktorów spadochronowych, których poziom wiedzy teoretycznej jednakże musi się coraz bardziej podnosić, jest niewątpliwie jedną z najcięższych. Również pełne uświadomienie sobie faktu, że pierwszoplanowym celem spadochroniarstwa jest zabezpieczenie latania, powinno wytworzyć w naszych aeroklubach odpowiednie warunki i klimat do dalszego rozwoju szkolenia i sportu spadochronowego. Zadaniem naszym jest pełne uruchomienie wszystkich wież spadochronowych dla celów szkoleniowo-propagandowych, wykorzystać wszystkie środki działania dla zainteresowania szerokich rzesz młodzieży tym sportem śmiałych i odważnych ludzi.

(c.d.n.)



ODRZUTOWCEM PO ŚWIECIE

SPOCONY MYŚLIWIEC

Niżej reprodukujemy ciekawe zdjęcie brytyjskiego myśliwca marynarki typu Vickers Supermarine 525 „Scimitar". W chwili wykonywania zdjęcia prędkość samolotu zbliżała się do prędkości dźwięku. Zjawisko jak gdyby „parowania" płatowca spowodowane jest gwałtowną zmianą ciśnienia w miejscach tworzenia się fal uderzeniowych, co powoduje chwilowe oziębienie otaczającego samolot powietrza i skroplenie zawartej w nim wilgoci.



AKROBACJE KRÓLOWEJ POWIETRZA



Królową akrobacji powietrznej nazywana jest Francuzka Andree Jan. Sądząc ze zdjęcia zasługuje na ten tytuł w pełni, chociaż wyczyny naszego akrobaty demonstrowane na zeszłorocznym święcie lotnictwa w Warszawie wcale nie były gorsze!

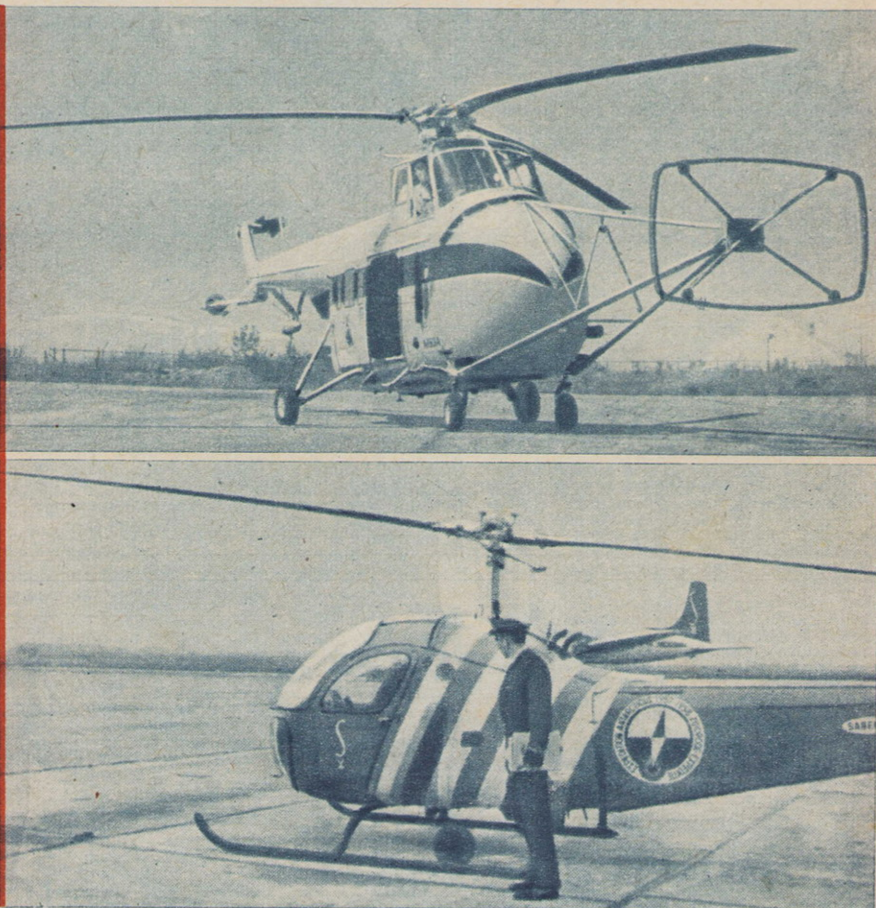


PAMIĘCI OBLATYWACZY

Na terenie lotniska Le Bourget pod Paryżem postawiono w końcu ubiegłego roku pomnik dla uczczenia pamięci poległych pilotów doświadczalnych. Pomnik, prosty w swej wymowie, przedstawia skrzydło szybkiego samolotu osadzone w kamiennym cokole. Na skrzydle napis: „Pilotom doświadczalnym i załogom".

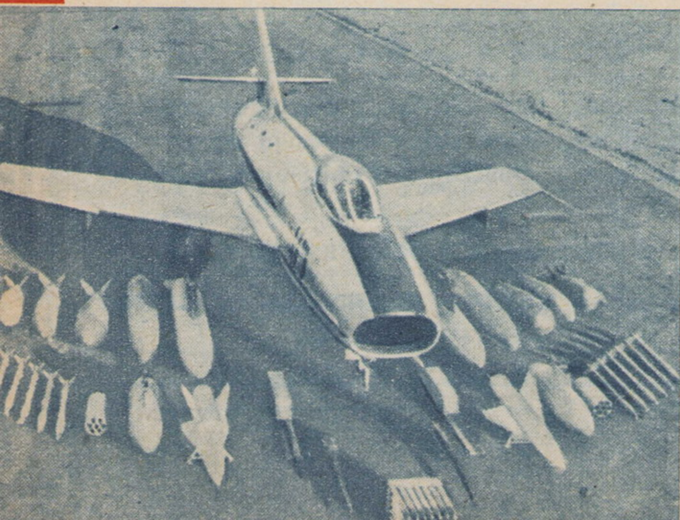
DWA RAZY ŚMIGŁOWCE

Rola śmigłowców we wszystkich dziedzinach wzrasta z dnia na dzień. Oto S-55 (Sikorskiego) uzbrojony w anteny i magnetometry do wykrywania złóż rud. Dzięki zastosowaniu śmigłowca możliwe jest wykrywanie różnych minerałów w terenach najbardziej niedostępnych, na przykład w górach. Również w ekspedycjach antarktycznych nie zabrakło śmigłowców. Oto Bell w służbie belgijskiej SABENY, wyekwipowany do lotów polarnych. Jak widać, maszyna nosi białe pasy na kadłubie, wyróżniające ją spośród innych śmigłowców.

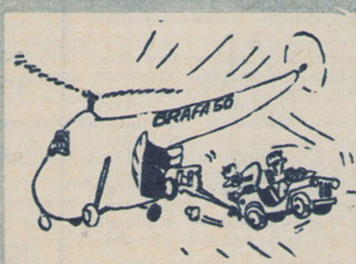


CO MOŻE UDŹWIGNĄĆ JEDEN MYŚLIWIEC

Na zdjęciu samolot francuski Super Mystère B-2 z pełnym uzbrojeniem. Składa się ono z dwóch działek DEFA 30 mm, 38 małych pocisków rakietowych (na pierwszym planie), 2 bomb po 500 kG, 2 bomb-zbiorników z napalmem i 2 pocisków zdalnie sterowanych MATRA. Poza tym pod skrzydłami umieszczone są dwa dodatkowe zbiorniki paliwa. Chyba wystarczy!



HUMOR LOTNICZY



— Jeszcze nie czas wysiadać...
„Krydla vlasti"



— Facet ma na koncie 10 maszyn.
— Niemieckich!? W bitwie nad Anglią!?
— Nie, naszych.

Rys. A. Celarek